



**PARLEMENT
DE LA RÉGION DE
BRUXELLES-CAPITALE**

**Compte rendu intégral
des interpellations et
des questions orales**

**Commission de l'infrastructure,
chargée des travaux publics
et des communications**

**RÉUNION DU
MERCREDI 26 OCTOBRE 2011**

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK
PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties en
mondelinge vragen**

**Commissie voor de Infrastructuur,
belast met Openbare Werken
en Verkeerswezen**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 26 OKTOBER 2011**

Le **Compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité du service des comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Service des comptes rendus
tél 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@parlbruirisnet.be

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

Het **Integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Dienst verslaggeving
tel 02 549 68 02
fax 02 549 62 12
e-mail crriv@bruparlirisnet.be

De verslagen kunnen geconsulteerd worden op
<http://www.parlbruparlirisnet.be/>

SOMMAIRE		INHOUD	
QUESTION ORALE	9	MONDELINGE VRAAG	9
- de Mme Marion Lemesre	9	- van mevrouw Marion Lemesre	9
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Egalité des Chances et de la Simplification administrative,		aan de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gelijke Kansen en Administratieve vereenvoudiging,	
concernant "le coût du dimanche sans voiture".		betreffende "de kost van de autoloze zondag".	
INTERPELLATIONS	15	INTERPELLATIES	15
- de Mme Brigitte De Pauw	15	- van mevrouw Brigitte De Pauw	15
à M. Bruno De Lille, secrétaire d'État de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé de la Mobilité, de la Fonction publique, de l'Égalité des Chances et de la Simplification administrative,		tot de heer Bruno De Lille, staatssecretaris van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, belast met Mobiliteit, Openbaar Ambt, Gijke Kansen en Administratieve Vereenvoudiging,	
concernant "le développement d'un système 'park & ride' pour la Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "het uitbouwen van een 'park & ride' systeem voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".	
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Brigitte De Pauw.</i>	16	<i>Besprekking – Sprekers : de heer Aziz Albishari, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, mevrouw Brigitte De Pauw.</i>	16
- de M. Serge de Patoul	20	- van de heer Serge de Patoul	20
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, 'De Lijn' et TEC en Région bruxelloise".		betreffende "de samenwerking tussen de MIWB, De Lijn en de TEC in het Brussels Gewest".	

Interpellation jointe de Mme Carla Dejonghe, concernant "la concertation au sujet du 'plan embouteillages' de 'De Lijn'".	20	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Carla Dejonghe, betreffende "het overleg over het fileplan van De Lijn".	20
Interpellation jointe de Mme Françoise Schepmans, concernant "le projet de lignes de trams par 'De Lijn' autour et vers Bruxelles".	20	Toegevoegde interpellatie van mevrouw Françoise Schepmans, betreffende "de tramlijnen die De Lijn wil tot stand brengen rond en naar Brussel".	20
<i>Discussion – Orateurs : M. Aziz Albishari, M. Emin Özkara, Mme Brigitte De Pauw, Mme Danielle Caron, Mme Annemie Maes, M. Jef Van Damme, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Serge de Patoul, Mme Françoise Schepmans.</i>	27	<i>Bespreking – Sprekers : de heer Aziz Albishari, de heer Emin Özkara, mevrouw Brigitte De Pauw, mevrouw Danielle Caron, mevrouw Annemie Maes, de heer Jef Van Damme, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Serge de Patoul, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	27
- de M. Didier Gosuin	42	- van de heer Didier Gosuin	42
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la démission du directeur général de la STIB".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het ontslag van de directeur- generaal van de MIVB".	
- de Mme Françoise Schepmans	42	- van mevrouw Françoise Schepmans	42
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles- Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "les incidents techniques observés sur les bus de la STIB".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de technische problemen met de bussen van de MIVB".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Brigitte Grouwels, ministre, Mme Françoise Schepmans</i>	43	<i>Bespreking – Sprekers : mevrouw Brigitte Grouwels, minister, mevrouw Françoise Schepmans.</i>	43
- de M. Paul De Ridder	46	- van de heer Paul De Ridder	46
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,	

Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la coordination et le soutien des sociétés de voitures partagées".		belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het coördineren en ondersteunen van autodeelbedrijven".	
<i>Discussion – Orateurs : Mme Anne-Charlotte d'Ursel, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Paul De Ridder.</i>	47	<i>Besprekking – Sprekers : mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, ministre, de heer Paul De Ridder.</i>	47
- de M. Serge de Patoul	51	- van de heer Serge de Patoul	51
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la remise en cause du réaménagement de l'avenue du Port suite à la décision de justice du 5 octobre 2011".		tot mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het op losse schroeven zetten van de heraanleg van de Havenlaan na de rechterlijke beslissing van 5 oktober 2011".	
Interpellation jointe de M. Aziz Albishari,	51	Toegevoegde interpellatie van de heer Aziz Albishari,	51
concernant "les suites de la décision de justice du 5 octobre 2011 concernant le projet de réaménagement de l'avenue du Port".		betreffende "de gevolgen van de gerechtelijke beslissing van 5 oktober 2011 betreffende het plan voor de heraanleg van de Havenlaan".	
<i>Discussion conjointe – Orateurs : Mme Viviane Teitelbaum, M. Philippe Close, Mme Brigitte Grouwels, ministre, M. Serge de Patoul, M. Aziz Albishari.</i>	53	<i>Samengevoegde besprekking – Sprekers : mevrouw Viviane Teitelbaum, de heer Philippe Close, mevrouw Brigitte Grouwels, minister, de heer Serge de Patoul, de heer Aziz Albishari.</i>	53
QUESTIONS ORALES	59	MONDELINGE VRAGEN	59
- de Mme Viviane Teitelbaum	59	- van mevrouw Viviane Teitelbaum	59
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la stratégie de recrutement de la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "het aanwervingsbeleid van de MIVB".	

- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	62	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	62
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "l'organisation et le financement des adaptations des dépôts et ateliers de la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de organisatie en de financiering van de aanpassing van de depots en werkplaatsen van de MIVB".	
- de Mme Annemie Maes	66	- van mevrouw Annemie Maes	66
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la compétence des contrôleurs de la STIB".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de bevoegdheid van de controleurs van de MIVB".	
- de Mme Caroline Persoons	68	- van mevrouw Caroline Persoons	68
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la mise en oeuvre de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois".		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de nieuwe look van de Brusselse taxi's".	
- de Mme Anne-Charlotte d'Ursel	68	- van mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel	68
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports, concernant "la méthodologie du contrôle de qualité du nouveau matériel roulant de la STIB"		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer, betreffende "de methodologie voor de kwaliteitscontrole van het nieuwe rollend materiaal van de MIVB"	
- de Mme Marion Lemesre	69	- van mevrouw Marion Lemesre	69
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "la multiplication de structures fixes de publicité sur les voiries régionales".		betreffende "de toename van het aantal vaste reclamestructuren op de gewestwegen".	
- de Mme Françoise Schepmans	71	- van mevrouw Françoise Schepmans	71
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "la situation des bus touristiques en Région bruxelloise".		betreffende "de toeristische bussen in het Brussels Gewest".	
Question orale jointe de Mme Danielle Caron,	72	Toegevoegde mondelinge vraag van mevrouw Danielle Caron,	72
concernant "la régulation des bus touristiques en Région de Bruxelles-Capitale".		betreffende "de regelgeving voor de toeristische bussen in het Brussels Gewest".	
- de Mme Annemie Maes	75	- van mevrouw Annemie Maes	75
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "le réaménagement de la Porte de Ninove".		betreffende "de heraanleg van de Ninoofsepoort".	
- de Mme Elke Roex	79	- van mevrouw Elke Roex	79
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	
concernant "les locaux et espaces inutilisés dans le métro bruxellois".		betreffende "de onbenutte lokalen en ruimtes in de Brusselse metro".	
- de Mme Elke Roex	84	- van mevrouw Elke Roex	84
à Mme Brigitte Grouwels, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux publics et des Transports,		aan mevrouw Brigitte Grouwels, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Openbare Werken en Vervoer,	

concernant "l'achèvement de l'itinéraire cyclable régional 'Canal' à hauteur du quai de Veeweyde".

betreffende "de voltooiing van de gewestelijke fietsroute 'Kanaal' ter hoogte van de Veeweidekaai".

*Présidence : M. Jamal Ikazban, président.
Voorzitterschap: de heer Jamal Ikazban, voorzitter*

QUESTION ORALE

M. le président.- L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Lemesre.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le coût du dimanche sans voiture".

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lesmesre.- Point d'orgue de la Semaine de la mobilité, le Dimanche sans voiture s'est déroulé cette année-ci le 18 septembre. Le succès a, semble-t-il, été mitigé, en raison d'une météo maussade sans doute, mais aussi peut-être en raison des Journées du patrimoine, qui coïncidaient avec l'événement. Qu'en est-il ? Possédez-vous des comptages ?

Je suis particulièrement interloquée par le coût de cet événement. Je ne critique pas l'opération en elle-même, même si j'avoue mon soulagement de vous avoir entendu dire que, contrairement à ce que vous aviez annoncé, le Dimanche sans voiture ne se tiendra qu'une fois par an. Un million d'euros, c'est loin d'être une paille ! Il s'agit d'une somme très importante.

N'y aurait-il pas lieu de rationaliser l'organisation de l'opération, voire de la limiter à un espace plus restreint ? En effet, lorsque l'on délivre 35.000 laissez-passer, peut-on réellement encore parler de "Journée sans voiture" ?

MONDELINGE VRAAG

De voorzitter.- Aan de orde is de mondelinge vraag van mevrouw Lemesre.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

AAN DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "de kost van de autoloze zondag".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lesmesre (in het Frans).- *Dit jaar vond de autoloze zondag op 18 september plaats, samen met Open Monumentendag. Het bleek geen onverdeeld succes. Beschikt u over cijfers?*

Ik ben geen tegenstander van het evenement, maar sta versteld van de kostprijs. Een miljoen euro is geen niemendalletje. Gelukkig doet het zich maar eens per jaar voor.

Is rationalisatie niet noodzakelijk? De vraag is of nog van een 'autoloze zondag' sprake is als 35.000 pasjes worden uitgereikt.

U verklaarde aan La Capitale dat één zondag per jaar voldoende was, ook al omwille van logistieke problemen en een negatieve economische weerslag. Welke logistieke problemen waren dat? Over welke economische impact had u het precies?

Par ailleurs, et j'attends de vous des réponses précises sur le sujet, vous avez déclaré au journal La Capitale que la tenue d'une de ces journées est suffisante, non seulement en raison de son coût, mais aussi de problèmes de logistique et de retombées économiques négatives. Quels sont ces problèmes de logistique et de quel ordre sont ces retombées économiques négatives qui pourraient encore gonfler le coût annoncé du million d'euros ?

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Votre question comporte plusieurs éléments incorrects, qui méritent d'être clarifiés. Depuis dix ans, le Dimanche sans voiture est chaque année le point d'orgue du travail de sensibilisation réalisé par de nombreux intervenants, dont la Région de Bruxelles-Capitale. Fort de son succès, il est devenu un rendez-vous bruxellois et une référence au niveau international. Il s'agit en effet du périmètre sans voiture le plus important d'Europe.

Plusieurs sondages réalisés par la Région au lendemain des Dimanches sans voiture démontrent que cet événement répond à 90% aux attentes d'une grande majorité des Bruxellois et qu'il bénéficie d'un soutien citoyen généralisé. Il ne nous est malheureusement pas possible de déterminer avec précision le nombre de participants, mais je ne vous rejoins pas lorsque vous affirmez que la dernière édition a connu un succès mitigé. Son succès était peut-être un peu moindre que les années précédentes, mais il reste considérable.

Les Journées du patrimoine coïncident depuis toujours avec le Dimanche sans voiture. La seule exception remonte à 2007, où le choix avait été fait d'organiser les Journées du patrimoine en dehors de la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre, dates fixées au niveau européen. Au vu de la baisse de fréquentation des Journées du patrimoine observée en 2007, l'intérêt de faire coïncider les deux événements a été dégagé et n'a jamais été remis en question, ni par les organisateurs des Journées du patrimoine, ni par ceux du Dimanche sans voiture.

En ce qui concerne l'usage de la voiture lors du Dimanche sans voiture, il n'a pas été procédé à des comptages sur le terrain, pour des raisons méthodologiques. Les chiffres communiqués

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- In uw vraag zitten heel wat onjuistheden. Al tien jaar vormt onze autoloze zondag een orgelpunt. Heel wat actoren, waaronder het Brussels Gewest, werken daarvoor het hele jaar samen. Met de grootste perimeter van Europa is de Brusselse autoloze zondag trouwens internationaal een heus referentiepunt geworden.

De autoloze zondag beantwoordt voor 90% aan de verwachtingen van de Brusselaars. Jammer genoeg kunnen we niet met zekerheid zeggen hoeveel mensen eraan deelnamen. Het succes lag misschien iets lager dan de vorige jaren, maar was toch nog behoorlijk.

Open Monumentendag valt altijd samen met autoloze zondag, behalve in 2007. Toen vielen de Open Monumentendagen buiten de week van de mobiliteit met een daling van de belangstelling tot gevolg. Sindsdien is het samenvallen van beide evenementen niet langer in vraag gesteld.

Het autogebruik tijdens de autoloze zondag is niet geteld omwille van methodologische problemen. De cijfers berusten op de aanvragen. Daarin moet een onderscheid worden gemaakt tussen de gedrukte aanvragen, de blanco aanvragen die aan de gemeenten zijn overgemaakt en de effectief afgeleverde vergunningen.

Het aantal blanco aanvragen dat het gewest aan de gemeenten en politiezones aflevert, blijft bij ongeveer 29.000. Daarvan gaan 25.000 naar de gemeenten en iets meer dan 4.000 naar de politiezones. Ook de organisatoren en het ministerie van buitenlandse zaken ontvangen er een aantal.

Het aantal effectief afgeleverde pasjes is

reposent sur les dérogations. À cet égard, il y a lieu de distinguer le volume de dérogations imprimées par la Région, le volume de dérogations vierges remises aux communes et le volume de dérogations effectivement délivrées par ces dernières.

Le nombre de dérogations vierges distribuées par la Région auprès des communes et des zones de police est relativement constant : il s'agit d'environ 29.000 laisser-passer, dont un peu moins de 25.000 pour les communes et un peu plus de 4.000 pour les services de police. Des dérogations sont également mises à la disposition des organisateurs et du ministère des affaires étrangères.

Le volume de dérogations effectivement délivrées par les communes - la donnée la plus intéressante - est en baisse par rapport à l'année passée. En 2010, 89% des dérogations fournies par la Région ont été délivrées par les communes, soit 21.500 dérogations. Le taux d'utilisation des dérogations est descendu à 78% en 2011, soit 19.470 dérogations. Il va de soi que les véhicules munis d'une dérogation ne circulent pas tout le dimanche. C'est le cas, par exemple, des dérogations octroyées aux femmes enceintes ou liées à un déplacement ponctuel.

J'ai en effet affirmé dans la presse qu'au regard de l'objectif de changer le comportement des Bruxellois vis-à-vis de la mobilité, un seul Dimanche sans voiture était suffisant. Mes contacts avec les associations de cyclistes, de même que la position défendue par la Commission régionale de la mobilité, me confortent dans cette idée.

Cette dernière, que j'ai interrogée sur la pertinence de l'organisation de Dimanches sans voiture supplémentaires, a répondu par la négative. Elle émet des doutes quant à l'incidence de cette journée en termes de changement ou d'évolution des comportements.

Je n'ai jamais affirmé que j'étais opposé à l'organisation de plusieurs Dimanches sans voiture, car j'estime que c'est un formidable outil de promotion de la ville. Cependant, j'ai répondu dans la presse qu'un seul Dimanche sans voiture, au regard de l'objectif qui est de changer le comportement des Bruxellois vis-à-vis de la mobilité, était suffisant. Un Dimanche sans voiture reste très important, mais il faut voir cette initiative dans le cadre d'une série de mesures visant à

vergeleken met vorig jaar gedaald, namelijk 19.470 of 78% tegen 21.500 in 2010. Auto's met een dergelijk pasje circuleren ook niet de hele zondag. Het gaat bijvoorbeeld om zwangere vrouwen of punctuele verplaatsingen.

In de pers had ik het inderdaad over het feit dat één autoloze zondag per jaar het rijgedrag van de Brusselaar niet fundamenteel beïnvloedt. Fietsersverenigingen alsook de gewestelijke Mobiliteitscommissie zijn het hierover met me eens.

De Mobiliteitscommissie stelt het nut van meer autoloze zondagen of het effect ervan op het rijgedrag in vraag.

Ik ben zeker niet gekant tegen meer autoloze zondagen. Het is een formidabel instrument om de stad te promoten. Wel heb ik in de pers gezegd dat slechts één autoloze zondag per jaar het mobiliteitsgedrag van de modale Brusselaar niet zal veranderen. Het blijft echter een van de vele noodzakelijke initiatieven om de Brusselaar ervan te overtuigen zijn auto thuis te laten en te kiezen voor de fiets, een wandeling of het openbaar vervoer.

Om te sensibiliseren komt het erop aan creatief te blijven via evenementen of campagnes zoals Bike Experience of Cyclovia.

Bike Experience stelt een fiets ter beschikking van de Brusselaar en iemand vergezelt hem naar zijn werk. Het experiment is gericht op de actieve bevolking.

Cyclovia promoot de fiets in het actieve verkeer en focust op meer veiligheid. De campagne wil het fietsen aanmoedigen voor alle gewone verplaatsingen.

De autoloze zondag vraagt organisatorisch heel wat van verschillende partners.

De communicatie over het evenement kost ongeveer 200.000 euro. Daar komt nog 150.000 euro bij voor het organiseren van specifieke evenementen voor voetgangers en fietsers en een speciaal evenement voor het tienjarig bestaan van de autoloze zondag.

Het afsluiten van wegen en tunnels kost 300.000 euro en de MIVB verstrekkt gratis openbaar vervoer

convaincre les Bruxellois d'abandonner la voiture à la maison et d'opter pour la marche, le vélo et le transport public.

En matière de sensibilisation à l'utilisation des modes de déplacement actifs, il importe toutefois d'être toujours innovant et créatif, afin de mobiliser régulièrement l'attention du public sur les enjeux de mobilité, notamment à travers des événements ou des campagnes participatives, comme Bike Experience ou Cyclovia.

Bike Experience, en mettant un vélo à disposition et en offrant un accompagnement personnalisé pour effectuer à vélo les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, a plutôt comme public cible la population active.

Cyclovia, de son côté, promeut l'utilisation du vélo dans une situation de circulation réelle. La présence du trafic, mais alliée à un dispositif de sécurisation le temps d'un parcours bien défini, permet aux participants de rouler à vélo dans un contexte plus réaliste, mais avec un plus grand sentiment de sécurité. Le Code de la route traditionnel reste également de vigueur durant Cyclovia. De cette manière, nous voulons encourager les gens à utiliser le vélo à long terme pour leurs déplacements normaux.

Il est évident que le Dimanche sans voiture, au niveau logistique, demande beaucoup d'organisation et d'efforts de la part de nombreux partenaires.

Globalement, on peut considérer que le coût de la communication autour de l'ensemble des événements et actions de la Semaine de la mobilité atteint un montant de l'ordre de 200.000 euros, auquel s'ajoutent un peu plus de 150.000 euros pour des événements piétons et cyclistes spécifiques, ainsi qu'un événement spécial pour les dix ans du Dimanche sans voiture.

Il convient également de prendre en considération les coûts liés à la fermeture des voiries - dont les tunnels - qui s'élève à 300.000 euros, et la gratuité des services de la STIB, qui se chiffre à 180.000 euros. En outre, il faut tenir compte de la mise à disposition de moyens humains par les communes et les zones de police, ainsi que par les nombreux autres acteurs, dont les associations. Ces éléments ne sont pas chiffrés.

voor een bedrag van 180.000 euro. Het inzetten van mensen door gemeenten en politie en verenigingen moet daar ook nog worden bijgeteld, want dat is niet berekend.

De totaalkost bedraagt dus ongeveer 1 miljoen euro.

Ook ik heb in de pers gelezen dat het evenement een negatieve economische weerslag had. Dat betwijfel ik formeel. Zelf ben ik van het tegendeel overtuigd. Voor de horeca is het alleszins een succesnummer.

Het bewijst dat Brussel een levendige stad is, zelfs zonder auto's in het straatbeeld. Misschien heeft men verkeerd begrepen wat ik over de prijs heb gezegd. De positieve economische output van het evenement heeft men echter niet kunnen berekenen.

Le coût total de l'opération s'élève donc environ à un million d'euros.

J'ai également lu dans la presse que cet événement avait apparemment des retombées économiques négatives. Je n'ai jamais affirmé cela. Je conteste énergiquement cette affirmation. Je suis convaincu du contraire. Je pense notamment que l'événement a un impact positif sur le secteur horeca de la Région, pour lequel c'est une journée prolifique.

Cet événement montre que Bruxelles est une ville vivante, même sans voiture. J'ai donc été surpris de lire qu'on me prêtait de tels propos. Peut-être y a-t-il eu une confusion avec ce que j'ai affirmé à propos du coût. L'effet positif sur le secteur économique n'a cependant pas pu être calculé.

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Je suis ravie d'avoir pu donner l'occasion au ministre de s'expliquer sur les retombées économiques négatives. Je m'étonnais d'ailleurs d'entendre ces mots dans sa bouche.

Je constate - et vous le reconnaissiez vous-même - qu'il n'y a pas d'évaluation de ce type d'événement. Aucune étude d'impact n'a été réalisée. On ignore en réalité si les retombées économiques sont positives ou négatives. Or, ce type d'analyse s'impose à partir du moment où l'événement devient régulier.

Je vous remercie pour votre honnêteté lorsque vous dites qu'un seul incident suffit à faire naître des doutes, confirmés d'ailleurs par la Commission régionale de mobilité, quant à l'objectif poursuivi : changer le regard des habitants sur leur façon de se déplacer. L'événement se révèle donc ludique mais non pédagogique puisqu'il ne contribue pas à faire véritablement changer les gens de mode de déplacement. S'il faut changer les mentalités en matière de transports en commun, il vaut mieux améliorer ces derniers.

S'il n'y a pas d'évaluation chiffrée des retombées économiques négatives, vous estimatez, une fois encore honnêtement, que l'on en est à un million d'euros de moins dans les caisses de la Région. Ce chiffre-là ne semble pas sous-évalué et me paraît énorme pour un événement ludique. La Région en compte déjà beaucoup (trop) et, dans le cadre de la

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Het verbaasde mij inderdaad dat de minister eens sprak over negatieve economische gevolgen.*

Ik stel vast dat zulke evenementen niet geëvalueerd worden. Er is geen impactstudie geweest en we weten niet of de economische gevolgen positief of negatief zijn. Een evaluatie dringt zich nochtans op bij weerkerende evenementen.

Ik apprecieer uw eerlijkheid wanneer u zegt dat één incident voldoende is om twijfels te doen ontstaan. Het evenement is weinig pedagogisch, omdat het pendelaars niet voor een andere vervoerwijze doet kiezen. Om hen te doen kiezen voor het openbaar vervoer, moet het openbaar vervoer verbeterd worden.

Er zijn geen cijfers over de negatieve economische gevolgen, maar u schat eerlijk dat het gewest een miljoen euro minder in kas heeft. Dat is enorm voor een ludiek evenement, waarvan het gewest er al veel te veel heeft. Misschien was de kostprijs wat lager uitgevallen als de perimeter wat kleiner was geweest.

chasse au gaspillage lancée par mon président, il y aurait matière à contrôler. Je ne dis pas qu'il faille supprimer l'opération, mais peut-être limiter son périmètre afin de comprimer les coûts et les retombées économiques négatives.

M. le président.- Vous voulez dire qu'il faudrait réduire son périmètre au territoire de la commune de Bruxelles-Ville ?

Mme Marion Lemesre.- Et encore...

(Rires)

Cela peut être discuté et se déplacer d'une année à l'autre. Il s'agit en tout cas de retrouver la fonction pédagogique de l'événement qui était sa motivation première.

M. le président.- La parole est à M. De Lille.

M. Bruno De Lille, secrétaire d'État.- Apparemment, je n'ai pas été assez clair. Vous tirez des conclusions qui ne sont pas issues de ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit qu'il subsistait un doute sur l'événement. Celui-ci est le point d'orgue de notre Semaine de la mobilité et conserve son utilité. J'ai dit qu'un doute subsistait sur l'efficacité d'organiser annuellement plusieurs journées de ce type. Je ne mets pas en cause l'organisation du premier Dimanche sans voitures. Pour celui-ci, le lien avec la mobilité est très fort.

Lorsque vous dites que nous ne disposons pas de chiffres, c'est faux. Nos enquêtes de satisfaction révèlent que 90% du public - en ce compris les commerçants - est content de l'événement.

Votre conclusion est erronée. Il est vrai cependant que nous ne disposons pas d'études d'impact économique. Je peux demander à mon collègue M. Cerexhe de se pencher sur la question. Pour ma part, lorsque je vois le nombre de gens dehors lors de ce Dimanche sans voiture, et que je compare ce nombre avec un dimanche normal, je suis sûr de l'impact positif de l'opération !

Vous mettez dans ma bouche des mots que je n'ai pas dits.

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- U bedoelt, als de perimeter beperkt was tot Brussel stad?

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- En dan nog...

(Gelach)

Het evenement kan ook elk jaar ergens anders georganiseerd worden. Het gaat erom dat de pedagogische functie hersteld wordt.

De voorzitter.- De heer De Lille heeft het woord.

De heer Bruno De Lille, staatssecretaris (in het Frans).- U legt mij woorden in de mond. Ik had het over twijfels bij de efficiëntie van verschillende autovrije zondagen per jaar. De oorspronkelijke autovrije zondag blijft echter erg nuttig en is de hoeksteen van onze Week van de Mobiliteit.

Het klopt ook niet dat we geen cijfers hebben. Uit enquêtes blijkt dat 90% van het publiek, handelaars inbegrepen, tevreden is.

We beschikken echter niet over een economische impactstudie. Ik kan de heer Cerexhe vragen dat te bekijken. Ik zie echter veel meer volk op straat dan tijdens normale zondagen, dus de impact kan alleen positief zijn!

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATIONS

M. le président.- L'ordre du jour appelle les interpellations.

INTERPELLATION DE MME BRIGITTE DE PAUW

À M. BRUNO DE LILLE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉ DE LA MOBILITÉ, DE LA FONCTION PUBLIQUE, DE L'ÉGALITÉ DES CHANCES ET DE LA SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE,

concernant "le développement d'un système 'park & ride' pour la Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- La ministre Brigitte Grouwels répondra à l'interpellation.

La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *Il est toujours enrichissant de visiter d'autres villes, afin de s'inspirer de bons exemples en matière de mobilité par exemple.*

Bruxelles est la capitale européenne des embouteillages, à cause de son infrastructure historique, qui permet difficilement de faire coexister plusieurs modes de déplacement, et de son relief qui ne facilite pas un usage systématique du vélo.

Prenons l'exemple d'Amsterdam, qui propose un site internet multilingue répondant à toutes les questions des automobilistes et expliquant le système très avantageux de 'park and ride' en termes de temps gagné et de prix.

Oeuvre-t-on à une telle initiative dans notre Région ? Y a-t-il une collaboration avec De Lijn, les TEC et la SNCB ? Il est important de bien délimiter les zones affectées au parking de délestage (idéalement) à l'extérieur du ring, et donc sur le territoire des deux autres Régions. Entendez-

INTERPELLATIES

De voorzitter.- Aan de orde zijn de interpellaties.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW BRIGITTE DE PAUW

TOT DE HEER BRUNO DE LILLE, STAATSSECRETARIS VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST, BELAST MET MOBILITEIT, OPENBAAR AMBT, GELIJKE KANSEN EN ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING,

betreffende "het uitbouwen van een 'park & ride' systeem voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest".

De voorzitter.- Minister Brigitte Grouwels zal de interpellatie beantwoorden.

Mevrouw De Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Andere steden bezoeken zet altijd aan tot nadenken. Reizen is leren, bijvoorbeeld over de mogelijke verbeteringen inzake de toegankelijkheid van een stad.

Brussel is de filehoofdstad van Europa. Dat heeft verschillende oorzaken. Door de bestaande, historisch gegroeide infrastructuur is het minder evident om verschillende vervoersmodi naast elkaar tot hun recht te laten komen. Voorts is het minder vanzelfsprekend om allemaal de fiets te nemen in een heuvelachtige stad als Brussel dan in de biljartvlakke Nederlandse steden.

Nochtans kunnen die op een aantal vlakken tot voorbeeld dienen. Zo komt men door een eenvoudige zoekopdracht via google meteen op een uitgebreide website terecht, waar alle vragen over de bereikbaarheid van Amsterdam voor automobilisten duidelijk worden beantwoord. Al gauw begrijpt de surfer dat het voorgestelde systeem van park and ride minder stresserend is dan met de wagen tot in de stad te rijden. Het gaat bovendien sneller en is goedkoper.

vous organiser une concertation ?

En sait-on désormais plus sur les possibilités techniques d'accès à ces parkings via la carte Mobib ? Nous pensons que les navetteurs et visiteurs de Bruxelles doivent utiliser ces parkings et ensuite avoir recours au réseau de transport public dans les meilleures conditions de confort possibles.

Qu'en est-il de l'étude de faisabilité au sujet d'un partenariat public-privé afin d'accroître la capacité de ces parkings de transit ?

Où en est la collaboration avec les instances chargées de diffuser des informations à destination des touristes dans notre Région et dans les Communautés ? Comment les touristes sont-ils informés des possibilités de 'park and ride' dans notre Région ?

Via een overzichtelijke website in het Nederlands, Frans, Engels, Duits, Italiaans, Spaans en zelfs Chinees krijgt de autorijdende bezoeker alle nodige uitleg. Parkeren kan op verschillende strategisch gelegen plaatsen aan de rand van de stad. De kostprijs bedraagt slechts 8 euro per 24 uur én men krijgt er nog eens voor maximaal vijf inzittenden een retourticketje voor het openbaar vervoer bij.

Iedere bezoeker van Amsterdam zou gek zijn om niet van dat systeem gebruik te maken.

Wordt er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan een gelijkaardig initiatief gewerkt? Indien niet, dan is het een mooie uitdaging om te onderzoeken.

Bestaat er een samenwerking met de andere openbaarvervoersoperatoren De Lijn, TEC en de NMBS? Het is belangrijk dat er zones voor park and ride worden afgebakend. Die liggen idealiter buiten de Ring en dus in het Vlaamse of Waalse Gewest. Bent u van plan om daarover overleg te plegen?

Is er intussen uitsluitsel over de technische mogelijkheid om de toegang tot transitparkings via de Mobibkaart te verzekeren? Er was een tijdje een probleem ter zake. We zijn er voorstander van dat pendelaars en bezoekers van Brussel op de transitparking overstappen op het openbaar vervoernet en dat moet kunnen in zo comfortabel mogelijke omstandigheden.

Hoeveer staat de haalbaarheidsstudie over een publiek-private samenwerking om de capaciteit van de transitparkings uit te breiden?

Hoe wordt er samengewerkt met de verschillende toeristische informatieverstrekkers in ons gewest en in de gemeenschappen? Bestaat er daarvoor een beleid? Hoe worden de bezoekers geïnformeerd over de mogelijkheden van park and ride in het gewest?

Discussion

M. le président.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Puisque nous abordons, entre autres, la question des parkings de dissuasion et de la formule "Park & Ride", j'aimerais savoir si des pourparlers ont été entamés avec les acteurs des

Bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- Bent u overleg gestart met de actoren in Vlaams- en Waals-Brabant om ontradingsparkings en park-and-rideparkings in te richten?

Régions avoisinantes, et notamment en Brabant flamand et en Brabant wallon.

Ecolo est clairement en faveur de la création de ce genre de dispositifs, mais en dehors de la Région ! À ce stade, ce n'est pas envisageable autrement, étant donné nos difficultés foncières, territoriales et de mobilité. Il en existe déjà sur notre territoire, mais on ne peut pas les multiplier. Mme De Pauw le dit aussi.

C'est un bon exemple de travail autour de la fameuse zone métropolitaine dont on parle depuis les accords sur la réforme de l'État. Tout le monde devra se mettre autour de la table pour tenter de trouver une solution, car ce n'est pas vraiment le rôle de la Région de trouver seule les dispositifs. Par contre, c'est à la Région qu'incombe la volonté d'initiative sur cette question. Avez-vous déjà mis quelque chose en route ?

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Il est difficile d'aménager du jour au lendemain des parkings de transit supplémentaires en Région bruxelloise, tant en termes organisationnels que financiers. C'est un travail de longue haleine, exigeant une grande concertation et beaucoup d'argent.*

À court terme, on pourrait pourtant déjà améliorer l'usage des parkings existants tels que Roodebeek, CERIA et Crainhem. En effet, ceux-ci sont principalement utilisés par les riverains ou par des automobilistes qui doivent se rendre dans le quartier. Il faudrait, dans un premier temps, réservé ces parkings aux usagers qui empruntent ensuite les transports en commun. Cette mesure simple et peu coûteuse n'implique que l'installation de barrières.

La deuxième phase, tout aussi simple, consisterait à installer un lecteur de cartes Mobib à l'entrée du parking, permettant aux voyageurs détenteurs d'un abonnement ou d'un ticket de stationner toute la journée gratuitement ou à un tarif réduit.

Ces quelques investissements permettraient déjà d'enranger des résultats rapides. L'ancien ministre, Pascal Smet, était déjà à l'oeuvre il y a deux ans et demi. Pourquoi le système n'est-il

Ecolo is voorstander van dergelijke parkings, ten minste als ze buiten het gewest gelegen zijn. Het Brussels Gewest beschikt immers niet over de nodige grondreserve of infrastructuur op het vlak van mobiliteit.

De kwestie zou binnen de beruchte metropolytane zone, die in het leven werd geroepen tijdens de recente institutionele onderhandelingen, aan bod moeten komen. Het gewest kan het dossier immers niet alleen in gang zetten, maar het kan wel het voortouw nemen in de onderhandelingen.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- Ik sluit me aan bij de uiteenzettingen van mevrouw Brigitte De Pauw en de heer Aziz Albishari en herinner nog even aan de situatie op het einde van de vorige legislatuur.

Het is moeilijk om van vandaag op morgen in extra transitparkings te voorzien in het Brussels Gewest . Dat is niet alleen organisatorisch moeilijk - er is weinig geschikte ruimte beschikbaar -, maar het vergt ook een enorme financiële inspanning.

Eigenlijk moet men niet alleen overstapparkings bij de treinstations in Vlaanderen en Wallonië aanleggen, maar ook aan de grens van het gewest en in het gewest zelf voor reizigers die niet dichtbij genoeg wonen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is een werk van lange adem, waarvoor veel overleg en geld nodig zijn.

Op korte termijn kan men alvast bestaande parkings als Roodebeek, Coovi en Kraainem beter aanwenden als transitparking. Vandaag worden die vooral gebruikt door buurtbewoners of reizigers die in de buurt moeten zijn. In de eerste fase zou men die parkings moeten afsluiten, zodat alleen reizigers die overstappen op het openbaar vervoer, ervan gebruikmaken. Dat is heel eenvoudig te realiseren met heel weinig geld. Men moet gewoon barrières plaatsen. Vorige minister Pascal Smet was daar al

toujours pas opérationnel ?

mee bezig.

De tweede fase, die ook simpel is, kon tijdens de vorige legislatuur niet uitgevoerd worden, omdat de Mobibkaart toen nog niet operationeel was. Die bestaat erin om een Mobibkaartlezer aan de ingang van de parking te installeren, zodat reizigers met een abonnement of een ticket voor het openbaar vervoer gratis of tegen een beperkte prijs de hele dag parkeren.

Kortom, met een klein beetje politieke moed kan men door het afsluiten van de parkings met weinig investeringen heel snel resultaat boeken. Het betekent een echte quick win. Twee en een half jaar geleden was men daar volop mee bezig. Ik vind het jammer dat het systeem nog altijd niet operationeel is. Ik begrijp dat niet goed en had daarover graag wat meer informatie gekregen.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Par le biais du Plan Iris 2 et du projet de Plan régional de stationnement, la Région a clairement souligné la nécessité de trouver des places alternatives de stationnement, soit via des parkings de délestage en périphérie de la ville, soit dans des parkings de délestage existants situés dans des communes de la deuxième couronne.*

Notre stratégie s'appuie sur les plans précités et sur des projets auxquels s'attelle Bruxelles Mobilité. Il n'existe pas encore de collaboration avec les autres sociétés de transport public, mais c'est prévu à moyen terme.

Étant donné que les parkings de transit actuels en Région bruxelloise ne sont pas encore équipés de barrières et de compteurs, il est impossible d'y placer un système de commande à distance.

Nous ne pouvons diffuser d'information au parking Roodebeek parce que la commune de Woluwe-Saint-Lambert s'oppose à la délivrance du permis d'environnement requis. La Région collabore étroitement avec la STIB et la carte Mobib sera intégrée au système de 'park and ride', idéalement dans les meilleurs délais. Tout dépendra des modalités de réalisation des projets dans la pratique.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Mevrouw De Pauw, u snijdt ongetwijfeld een zeer interessant thema aan. Met het Iris 2-plan en het ontwerp van gewestelijk parkeerplan heeft het Brussels Gewest de nadruk gelegd op de noodzaak van alternatieve parkeerplaatsen, ofwel in overstapparkings aan de rand van de stad, ofwel in bestaande overstapparkings voor automobilisten in gemeenten van de tweede kroon.

De beleidsstrategie wordt door de voornoemde plannen gestuurd en sluit aan bij de lancering van concrete projecten, waar Mobiel Brussel momenteel nog steeds werkt. Er wordt momenteel nog niet samengewerkt met de andere aanbieders van openbaar vervoer, maar op middellange termijn is het wel de bedoeling om daar werk van te maken. De NMBS werkt aan de uitbreiding van parkeermogelijkheden bij treinstations, met inbegrip van GEN-stations. Enkel in het Brussels Gewest werden al zones voor park and ride afgebakend. Naar aanleiding van het principieel akkoord is er ook overleg met Vlaanderen.

Aangezien de huidige transitparkings in het Brussels Gewest nog niet zijn uitgerust met slagbomen en telsystemen, kan er nog geen teleleidingssysteem worden ingevoerd. Zodra de geplande slagbomen in werking worden gesteld, zullen de aanwijsborden voor teleleiding worden

Des discussions sont menées avec un investisseur pour six nouveaux parkings de transit pour la Région. En outre, vous trouvez sur le site de Bruxelles Mobilité des informations concernant les huit parkings régionaux de transit actuels, accessibles gratuitement.

Chaque fois que les centres touristiques interrogent Bruxelles Mobilité au sujet de l'accessibilité à la capitale, ils reçoivent les informations les plus récentes.

Nous souhaitons faire avancer ce dossier et équiper les parkings actuels de barrières, afin d'en faire de véritables parkings de délestage. Ceci dit, nous devons tenir compte de la bonne volonté des pouvoirs locaux.

(poursuivant en français)

Dans ce sens, M. Albishari, tous les parkings ne sont pas vraiment prévus à l'extérieur de la Région. Cependant, dans le cadre des négociations sur le RER, nous discutons avec De Lijn et le groupe TEC. Ce sont surtout les gares du RER qui nous intéressent. Nous prévoyons quelques parkings et vous avez raison de dire que le nombre de places de stationnement ne va pas exploser. Nous préférons que ces parkings soient situés en dehors de Bruxelles, mais nous disposons tout de même de quelques possibilités intrarégionales.

geplaatst.

Het informatiebord dat het aantal beschikbare plaatsen aan de ingang van de parking Roodebeek aangeeft, werd al geplaatst in afwachting van de start van het project.

Mijnheer Van Damme, ik wou dat het allemaal zo gemakkelijk ging als u het voorstelt. Er kan geen informatie aan de parking Roodebeek worden verstrekt, omdat de gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe zich verzet tegen de afgifte van de vereiste milieuvvergunning. Het Brussels Gewest werkt nauw samen met de MIVB. De Mobibkaart zal ook in het systeem van park & ride worden geïntegreerd. Dat moet zo snel mogelijk kunnen. Het hangt er ook vanaf hoe de projecten in de praktijk kunnen worden gerealiseerd.

Wat is de stand van zaken? Er worden thans besprekkingen gevoerd met een investeerder voor zes nieuwe transitparkings voor het gewest, waarvoor de haalbaarheidsstudie reeds in 2007 werd afgerond. Daarnaast kan informatie over de acht bestaande regionale transitparkings, die op het ogenblik vrij toegankelijk zijn, op het portaal van Mobiel Brussel worden gevonden. Dat portaal wordt ook vermeld op het regionale portaal. Telkens toeristische centra Mobiel Brussel over toegankelijkheid tot Brussel ondervragen, ontvangen zij de meest recente informatie.

Het is de bedoeling vooruitgang te boeken en de bestaande regionale transitparkings met slagbomen uit te rusten om er echte overstapparkings van te maken. Wel moeten we rekening houden met de goodwill van de lokale beleidsmensen.

(verder in het Frans)

Mijnheer Albishari, we onderhandelen met De Lijn en de TEC met het oog op de inrichting van parkings buiten het gewest. Het liefst zouden we de ontradingsparkings aan de GEN-stations zien liggen. Het aantal bijkomende parkeerplaatsen zal niet onredelijk hoog zijn. Hoewel onze voorkeur gaat naar parkings buiten het Brussels Gewest, komen er ook een paar binnen de gewestsgrenzen.

De voorzitter.- Mevrouw De Pauw heeft het woord.

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais)-. Je suis convaincue de votre volonté d'améliorer la mobilité dans notre Région, et par voie de conséquence son attractivité. Une commune comme Woluwe-Saint-Lambert ne délivre cependant pas facilement certains permis. Les discussions sur la sixième réforme de l'État démontrent une fois de plus que nous devons améliorer le fonctionnement de la Région. Le groupe des sages a encore du pain sur la planche.

On peut trouver des informations complémentaires sur le site web de Bruxelles Mobilité, ce qui est sans doute plus facile pour un Belge que pour un étranger, qui ignore ce qu'est cette administration. Il faut trouver un terme pour que l'information soit facilement accessible via internet et que l'on réduise ainsi la pression automobile dans la Région.

- L'incident est clos.

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la collaboration des sociétés de transport public STIB, 'De Lijn' et TEC en Région bruxelloise".

INTERPELLATION JOINTE DE MME CARLA DEJONGHE,

concernant "la concertation au sujet du 'plan embouteillages' de 'De Lijn'".

INTERPELLATION JOINTE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS,

concernant "le projet de lignes de trams par 'De Lijn' autour et vers Bruxelles".

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik ben ervan overtuigd dat het uw bekommernis is om de mobiliteit in ons gewest en bijgevolg de aantrekkingskracht ervan te verbeteren. Ik betreur nogmaals dat Sint-Lambrechts-Woluwe nogal moeilijk doet om bepaalde vergunningen af te geven. De besprekingen over de zesde staatshervorming bewijzen nogmaals dat we ervoor moeten zorgen dat het gewest op een betere manier functioneert. Het gaat er niet om wat een gemeentelijke dan wel een gewestelijke bevoegdheid is. Het gewest moet zich beter profileren door een efficiënt gezamenlijk beleid. De werkgroep der wijzen heeft dus nog heel wat werk voor de boeg.

Op de website van Mobiel Brussel kan iedereen terecht voor bijkomende informatie. Dat is voor Belgen misschien wat evidenter dan voor buitenlanders. Die weten niet altijd wat Mobiel Brussel is. Ik hoop dat men een term vindt, zodat men via google heel gemakkelijk de nodige informatie vindt, wat moet resulteren in een vermindering van de overlast door te veel wagens in het gewest.

- Het incident is gesloten.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de samenwerking tussen de MIVB, De Lijn en de TEC in het Brussels Gewest".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW CARLA DEJONGHE,

betreffende "het overleg over het fileplan van De Lijn".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS,

betreffende "de tramlijnen die De Lijn wil tot stand brengen rond en naar Brussel".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je remercie les auteurs des interpellations jointes d'avoir bien voulu reporter leur intervention alors que j'étais à l'étranger.

Comme annoncé lors de ma dernière interpellation du 18 octobre 2010 sur le sujet, je souhaiterais faire le point, une fois de plus, sur les problèmes de collaboration entre les sociétés de transport public en Région bruxelloise. J'aborderai plus particulièrement le non-respect de l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale et l'accord de principe Hasquin-Baldewijns du 10 juin 1998 entre la Région bruxelloise et la Région flamande.

Pour rappel, en Région bruxelloise coexistent trois opérateurs de transport public, à savoir la STIB, De Lijn et le groupe TEC. Notamment du fait que, contrairement à ses deux homologues, la Région bruxelloise s'est vue privée de la possibilité de configurer un réseau cohérent, exhaustif et totalement performant, au lieu d'une collaboration saine entre les différentes sociétés de transport public, elle doit accepter, ou plutôt subir, le fait que d'autres opérateurs agissent à leur guise, sans la moindre obligation de concertation et de coordination.

L'article 3, § 2, de cet accord de coopération de 1991 stipule, d'une part, que toute extension de lignes interrégionales existantes ou toute création de nouvelles lignes interrégionales fera l'objet d'une concertation et d'un accord préalables entre les exécutifs des Régions concernées et, d'autre part, que ces lignes interrégionales seront du ressort de l'exploitant principal sur le territoire duquel elles sont créées ou étendues. En l'espèce, il s'agit de la STIB pour la Région bruxelloise.

Alors que cela a été dénoncé à maintes reprises au cours des dernières années, cet accord n'est toujours pas appliqué. La société De Lijn modifie ses lignes comme bon lui semble. Nous vivons, encore aujourd'hui, une situation de concurrence entre réseaux et Régions qui nuit à l'efficacité du transport public et à l'amélioration du service pour tous les usagers.

Lors de mon interpellation du 6 janvier 2010, vous évoquiez deux groupes de travail de coordination

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (*in het Frans*).- *Het akkoord van 17 juni 1991 betreffende samenwerking tussen de openbaarvervoermaatschappijen in het Brussels Gewest en het principeakkoord Hasquin-Baldewijns tussen het Brussels en het Vlaams Gewest van 10 juni 1998 worden niet nageleefd.*

In het Brussels Gewest zijn drie openbaarvervoermaatschappijen actief: de MIVB, De Lijn en de TEC. In tegenstelling tot de andere maatschappijen kan de MIVB geen coherent en volledig netwerk uitbouwen. Ze kan de initiatieven van De Lijn en de TEC alleen maar ondergaan, aangezien er geen overleg of coördinatie wordt opgelegd.

Artikel 3, § 2 van het samenwerkingsakkoord van 1991 bepaalt dat er voorafgaandelijk voor elke uitbreiding van bestaande interregionale lijnen en voor elke inrichting van nieuwe interregionale lijnen overleg vereist is, dat de bevoegde gewestelijke overheden hun instemming moeten geven en dat de lijnen in kwestie beheerd worden door de maatschappij van het gewest waar de lijn wordt gecreëerd of uitgebreid.

Ondanks veelvuldige kritiek wordt het akkoord nog altijd niet toegepast. De Lijn wijzigt haar lijnen naar eigen goeddunken. De concurrentie tussen de openbaarvervoermaatschappijen komt de efficiëntie van het Brussels openbaar vervoer niet ten goede.

Op mijn interpellatie van 6 januari 2010 antwoordde u dat er in 2005 twee werkgroepen zijn opgericht om het aanbod van De Lijn en de MIVB beter op elkaar af te stemmen.

De werkgroepen buigen zich respectievelijk over een gecoördineerde aanpak van het netwerk en een harmonisatie van de tarieven. Ze worden gevolgd door een coördinatiecomité, dat in 1998 in het leven werd geroepen en waarin alle openbaarvervoermaatschappijen vertegenwoordigd zijn.

Op 13 oktober 2010 zei u dat de resultaten van beide werkgroepen pover waren. Daarom hebt u samen met uw Vlaamse collega, Hilde Crevits, in februari 2010 een nieuwe werkgroep opgericht. Die werkgroep besliste om lijn 134 van De Lijn te

créés en 2005 pour garantir une meilleure intégration des offres de transport public de De Lijn et de la STIB.

L'un portait sur la coordination du réseau, et l'autre, sur l'intégration tarifaire. Le suivi de ces groupes de travail devait être assuré, entre autres, par le comité de coordination de l'accord de principe de 1998, dans lequel les autres sociétés de transport en commun étaient également représentées.

Le 13 octobre 2010, vous déclariez que ces groupes de travail n'avaient apporté que peu de résultats et que, avec votre collègue du gouvernement flamand, Hilde Crevits, vous aviez, en février 2010, réactivé cette concertation en créant un groupe de travail autour des transports publics traitant de l'intégration tarifaire et du développement du réseau à moyen terme. L'un des résultats de ce groupe fut la suppression de la ligne 134 de De Lijn, remplacée par la ligne 60 de la STIB.

Vous annonciez également, en octobre 2010, une étude de comparaison concernant l'intégration tarifaire et une étude de préférence déclarée à propos du potentiel des lignes interrégionales. Lors de mon interpellation de janvier 2010, vous rappeliez déjà l'article 49 du contrat de gestion 2007-2011 entre la Région bruxelloise et la STIB, article qui stipule que "la Région entend mieux se coordonner avec les deux autres Régions et l'État fédéral pour améliorer la desserte et intégrer l'offre de transports publics à Bruxelles, tout en renforçant le rôle d'opérateur de référence de la STIB à l'intérieur du territoire régional".

Le même contrat de gestion prévoit que, pour la fin 2007, un groupe de travail, composé de Bruxelles Mobilité, la STIB, De Lijn et du groupe TEC, devait élaborer des propositions permettant une meilleure intégration des services de transports publics en Région bruxelloise en supprimant certains doublons, ainsi qu'une amélioration de la desserte périurbaine par la STIB dans les zones où l'emploi est en expansion et où une demande suffisante est identifiée.

Or, vous le précisez le 6 janvier 2010, il n'y avait toujours pas de contacts entre la STIB et les autres opérateurs en Région bruxelloise pour définir, voire harmoniser, l'offre de transport public. Vous déclariez vouloir relancer ce dossier afin, notamment, de mettre à jour l'accord de

schrappen en te vervangen door lijn 60 van de MIVB. In oktober 2010 kondigde u studies aan inzake de invoering van eenvormige tarieven en het potentieel van de interregionale lijnen.

Artikel 49 van het beheerscontract 2007-2011 van de MIVB bepaalt dat het gewest meer overleg zal plegen met de andere gewesten en de federale Staat, om het Brusselse aanbod te verbeteren en te harmoniseren en om de rol van de MIVB als Brussels protagoniste te versterken. Conform dat contract moet een werkgroep, samengesteld uit Mobiel Brussel, de MIVB, De Lijn en de TEC, tegen eind 2007 ook concrete voorstellen formuleren voor het wegwerken van overlappingen en voor een ruimer MIVB-aanbod in randwijken met meer jobs en dus een toenemende vraag naar openbaar vervoer.

Op 6 januari 2010 had er nog altijd geen overleg tussen de MIVB en de andere maatschappijen met het oog op een harmonisatie van het aanbod in het Brussels Gewest plaatsgevonden. U zei dat u werk wou maken van de update van het samenwerkingsakkoord en van de uitvoering van het beheerscontract. Bovendien meldde u dat er nauw overlegd werd met de Vlaamse minister en De Lijn, en dat er werkvergaderingen met het Waals Gewest voorbereid werden.

Er komt een kader voor regelmatig overleg tussen het Brussels en het Vlaams Gewest: enerzijds zal een ministerieel comité tweemaal per jaar samenkommen en anderzijds zullen technische werkgroepen, samengesteld uit experts van verscheidene gewestadministraties, tweemaandelijks vergaderen. Een van die werkgroepen heeft als opdracht het aanbod van het interregionaal openbaar vervoer nog verder te harmoniseren en om het GEN af te stemmen op de metro, de tram en de bus. In een antwoord op een van mijn vragen zei u dat u tegen maart 2010 zicht zou hebben op de hinderpalen en dat u die vervolgens zou trachten weg te werken.

Tekens ik de problematiek bij u aankaart, geeft u blijk van goede wil. Jammer genoeg lijkt er niet zo makkelijk schot in de zaak te komen. Is de werkgroep die u samen met minister Crevits hebt opgericht, al bijeengekomen? Heeft de werkgroep al resultaten geboekt? Hoe ver staan de vergelijkende studies, die u hebt aangekondigd? Hoe evolueert het overleg met het Waals Gewest en

coopération de 1991 et de rencontrer les objectifs du contrat de gestion précité. Quant aux contacts avec les deux autres Régions, vous annonciez non seulement être en relation étroite avec votre collègue du gouvernement flamand et avec la société De Lijn, mais aussi préparer des commissions de travail avec la Région wallonne.

En outre, dans le cadre de la relance d'une concertation régulière entre Bruxelles et la Flandre pour améliorer la mobilité autour de et dans Bruxelles, notamment afin de remettre au goût du jour l'accord de coopération de 1991 et l'accord de principe de 1998, il a été décidé qu'un comité ministériel se réunirait deux fois par an, tandis que des groupes de travail, composés de techniciens et experts des différentes administrations régionales, ainsi que des opérateurs de transport, se réuniraient tous les deux mois.

Parmi ces groupes de travail, le groupe baptisé Collaboration opérateurs de transports publics a pour mission d'harmoniser encore davantage l'offre de transport public interrégionale, d'améliorer l'intégration tarifaire et de continuer à développer le volet RER pour les parties du métro, tram et bus. À ma question sur le sujet, vous répondiez que la liste des obstacles serait établie pour mars 2010 et que vous devriez y remédier par la suite.

Lors de nos multiples échanges, vous affichez une volonté d'arriver à une bonne harmonisation des opérateurs et à une intégration tarifaire, d'éviter les doublons à l'intérieur de Bruxelles et d'envisager le fonctionnement de la STIB en dehors des frontières régionales. C'est tout à fait louable. Cependant, les choses ne semblent pas progresser aussi facilement que nous le souhaitons.

Le groupe de travail Transports publics, traitant de l'intégration tarifaire et du développement du réseau à moyen terme, créé avec votre collègue du gouvernement flamand, s'est-il réuni ? Quels sont les résultats engrangés ? Où en est-on dans le processus d'intégration tarifaire et du développement du réseau à moyen terme ?

Qu'en est-il des études comparatives sur l'intégration tarifaire et de l'étude de préférence sur le potentiel des lignes interrégionales ? Comment évoluent les contacts avec la Région wallonne et le groupe TEC ?

de TEC?

Komt het ministerieel comité effectief tweemaal per jaar samen? Vinden de tweemaandelijks vergaderingen van de technische werkgroepen wel degelijk plaats? Hoe vaak zijn ze al samengekomen?

Welk resultaat werd er tot op heden geboekt?

Betreffende de creatie van multimodale platforms waar de lijnen van de TEC, De Lijn en de MIVB samenkommen, zegt u dat de MIVB rekening heeft gehouden met de noden van De Lijn bij het uitwerken van de plannen voor de herinrichting van de bushaltes. Bovendien zouden de TEC en De Lijn hierover nauw overleg plegen.

Hoe ver staat het met de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB in de Brusselse Rand? Geeft De Lijn de MIVB evenveel speelruimte in de Rand als de MIVB aan De Lijn in het Brussels Gewest?

Hebt u meer nieuws over de verlenging van bepaalde MIVB-lijnen tot aan het station van Ruisbroek en de luchthaven van Zaventem? Als u in die dossiers vooruitgang boekt, zou dat een mooi voorbeeld betekenen van constructieve samenwerking tussen de gewesten. Het is belangrijk dat de MIVB zones kan bedienen die in nauw verband staan met het Brussels Gewest maar buiten de gewestsgrenzen liggen.

Le comité ministériel s'est-il effectivement réuni deux fois l'an ? De même, les rencontres bimestrielles des groupes de travail y afférents ont-elles eu lieu ? À combien de reprises ?

Les obstacles rencontrés ont-ils été levés ? Quels ont été les résultats de ces diverses réunions ?

Quant à la création de plates-formes multimodales où se rejoindraient les lignes des TEC, de De Lijn et de la STIB, vous annonciez que la STIB avait parfaitement intégré les besoins de De Lijn dans son projet de réaménagement des arrêts de bus et que les groupes TEC et De Lijn collaboraient également étroitement. Qu'en est-il de la collaboration entre De Lijn et la STIB en périphérie bruxelloise ? La société De Lijn accorde-t-elle autant de facilités à la STIB que la STIB lui en donne à Bruxelles ?

Qu'en est-il des lignes qui devraient dépasser la frontière régionale ? Je pense notamment à la prolongation vers Zaventem ou vers la gare de Ruysbroeck. Y a-t-il des avancées ? Progresser dans ces deux dossiers constituerait déjà un beau progrès en matière de collaboration interrégionale et de possibilités, pour des lignes de tram de la STIB, de desservir des zones liées étroitement à Bruxelles mais se situant à l'extérieur de ses frontières.

M. le président.- La parole est à Mme Dejonghe pour son interpellation jointe.

Mme Carla Dejonghe (en néerlandais).- Nous avons déjà évoqué ce dossier, et notamment le tram rapide vers le Pajottenland. Ce sujet est très important pour l'avenir de notre Région.

De Lijn entend investir dans des lignes de tram pour réduire avant 2020 les files autour de Bruxelles. Indépendamment des lignes directes entre la Flandre et Bruxelles, la société veut aussi réaliser une ligne circulaire avec des arrêts à Tervuren, Zaventem, Vilvorde et Jette. Les plans de cette ligne circulent et ils sont importants pour nous, parce qu'il ne nous est pas toujours aisé d'influencer le flux des navetteurs qui viennent de l'extérieur de la Région. Il est également très important de collaborer avec les partenaires des autres Régions sur le plan de la mobilité. La STIB est prête à de telles collaborations.

De voorzitter.- Mevrouw Dejonghe heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Carla Dejonghe.- In het verleden hebben we het al over deze kwestie gehad. Enkele maanden geleden kwam de sneltram naar het Pajottenland nog ter sprake. De Lijn is nog bezig met dat dossier. Ik denk dat dit onderwerp erg belangrijk is voor de toekomst van het Brussels Gewest.

De Lijn wil in de toekomst investeren in tramlijnen om het fileprobleem in de omgeving van Brussel aan te pakken. Uit studies zou blijken dat De Lijn met trams tot 25% meer gebruikers zou kunnen aantrekken dan met busverbindingen die op hetzelfde traject rijden. De Lijn wil de tramlijnen nog voor 2020 aanleggen. Afgezien van de rechtstreekse tramverbindingen van Vlaanderen naar Brussel, zou De Lijn ook een cirkelvormige lijn rond Brussel willen ontwikkelen met stopplaatsen in Tervuren, Zaventem, Vilvoorde en

Quelle est la position du gouvernement bruxellois au sujet de ces plans de lignes de tram ? Comment se déroulera la collaboration ? La Région bruxelloise a-t-elle des objections à la réalisation de ces plans ?

En outre, il faut se demander si De Lijn a les moyens financiers de réaliser ces plans.

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans pour son interpellation jointe.

Mme Françoise Schepmans.- On a beaucoup parlé du plan global de mobilité présenté par De Lijn. Ce projet prévoit quatre nouvelles lignes de tram allant vers la capitale et autour de celle-ci. Le budget initial de ce projet s'élève à 1,5 milliard d'euros. Nous devons absolument envisager ce projet important pour les navetteurs et pour les Bruxellois. En termes régionaux économiques, il suscite bien des questions. En effet, son succès semble logiquement lié à son intégration dans l'offre de transport existante et à venir, c'est-à-dire à ses connexions avec les lignes de la STIB (trams, bus et métro) et le futur réseau RER actuellement construit par Infrabel.

Comme les préopinants, j'insiste sur la nécessité d'une coordination, dès l'origine, entre De Lijn et la STIB. Cette coordination a toujours fait défaut jusqu'à présent.

Il n'est pas inutile de rappeler, à l'occasion de cette interpellation, que la Région flamande n'a jamais apporté de contribution positive à l'exploitation des lignes de la STIB menant, elles, en périphérie de Bruxelles. C'est notamment le cas de la ligne de tram 58, pour laquelle des investissements importants avaient été réalisés, qu'il s'agisse de voies ou de caténaires, pour assurer une liaison performante entre Bruxelles et Vilvorde. Cette infrastructure était à peine terminée que la

Jette. De plannen circulent al een hele tijd. Ik denk dat ze belangrijk zijn. Voor het Brussels Gewest is het immers niet altijd eenvoudig om het pendelverkeer dat van buiten de gewestsgrenzen komt, te beïnvloeden. Het is dan ook zeer belangrijk om concreet samen te werken met mobiliteitspartners uit andere gewesten. Ik denk dat de MIVB daartoe bereid is.

Ik wil me graag aansluiten bij de vragen van mijn collega's. Heeft de Brusselse regering al een standpunt bepaald over de plannen voor tramlijnen? Hoe zal er worden samengewerkt? Zijn er nog obstakels bij het Brussels Gewest die moeten worden weggewerkt om de plannen uit te voeren? Daarenboven stelt zich de vraag of De Lijn ze wel degelijk kan realiseren, want ik heb vernomen dat de vervoersmaatschappij daar het geld niet voor heeft.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord voor haar toegevoegde interpellatie.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Het globale mobiliteitsplan van De Lijn omvat vier nieuwe tramlijnen naar en rond de hoofdstad. Het initiële budget hiervoor is 1,5 miljard euro. De lijnen kunnen pas succesvol zijn als ze geïntegreerd worden in het openbaarvervoeraanbod. De aansluitingen op de netwerken van de MIVB en het GEN zijn essentieel.*

De coördinatie tussen De Lijn en de MIVB, die tot nu toe ontbreekt, is erg belangrijk.

Het Vlaams Gewest heeft nooit een constructieve bijdrage geleverd tot de exploitatie van de MIVB-lijnen die naar de Rand rond Brussel leiden. Zo is er veel geïnvesteerd in tramlijn 58, die Brussel verbindt met Vilvoorde. Die lijn was pas klaar of de gemeente Vilvoorde schoof de eindhalte al op tot de gewestsgrens in Haren, waardoor de lijn veel minder interessant werd. Dat is een voorbeeld van het gebrek aan samenwerking door De Lijn.

commune de Vilvorde s'est empressée de repousser le terminus de la ligne du centre de Vilvorde vers la limite territoriale, c'est-à-dire Haren, rendant ainsi l'exploitation de la ligne peu intéressante. Cet exemple montre l'attitude peu coopérante de De Lijn.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- De quelle année parlez-vous ?

Mme Françoise Schepmans.- C'était du temps de votre prédécesseur qui, lui, s'était fait le défenseur de la prolongation de ces lignes, et notamment des lignes de tram de Stalle à Lot. Cette initiative ne s'est jamais concrétisée non plus.

Cette fois, c'est la Région flamande qui envisage un réseau de lignes de tram qui pénétrerait dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Quelle attitude adopterez-vous face à cette initiative, et dans quelle mesure la STIB est-elle associée à ces travaux préparatoires menés par la société De Lijn ? Comme l'a évoqué mon collègue, ceci est également prévu par l'article 3 § 2 déjà mentionné.

Suivant certaines sources, la création de ces quatre lignes de tram permettrait d'offrir une solution à 38.000 voyageurs en heures de pointe.

L'estimation budgétaire pour les 100 kilomètres de ligne avoisinerait 1,5 milliard d'euros.

De manière générale, comment vont réagir le gouvernement bruxellois et la STIB face à ces intentions, certes fondées, mais surprenantes, et ce, même si l'objectif est d'améliorer l'accessibilité de la ceinture bruxelloise en complémentarité avec les autres moyens de transport.

Sur le plan technique, la société De Lijn compte-t-elle maintenir l'écartement d'un mètre pour ses voies ? Dans ce cas, l'on peut supposer que l'incidence financière de l'installation des voies en Région de Bruxelles-Capitale sera entièrement supportée par De Lijn. Voilà encore un exemple de non-collaboration qui peut exister de la part de cette société.

Une concertation avec la STIB existe-t-elle ou va-t-elle commencer à ce sujet ? Dans l'affirmative, cette concertation portera-t-elle sur une entente

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Over welk jaar spreekt u?

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Dat gebeurde onder uw voorganger, die een grote voorstander was van de verlenging van die lijnen, die er helaas nooit gekomen is.*

Nu wil het Vlaams Gewest zelf tramlijnen aanleggen over de gewestsgrenzen heen.

In welke mate is de MIVB betrokken bij de voorbereiding hiervan? Volgens artikel 3 § 2 zou ze dat moeten zijn.

De vier tramlijnen zouden tijdens de spitsuren maar liefst 38.000 reizigers vervoeren.

De 100 km tramlijn zou naar schatting 1,5 miljard euro kosten.

Hoe reageren de regering en de MIVB op de Vlaamse plannen, die wel nuttig zijn, maar ook verrassend?

Zal De Lijn de spoorbreedte van één meter behouden? In dat geval moet De Lijn ook de kosten dragen van de aanleg van de sporen op het Brusselse grondgebied. Dat zou alweer een voorbeeld zijn van de gebrekige samenwerking.

Heeft De Lijn overlegd met de MIVB of is ze dat van plan? Zullen ze samen zoeken naar de meest praktische en economische oplossing?

Heeft De Lijn u een precies tijdschema bezorgd voor het plan?

Staat het aantal GEN-stations definitief vast en werd daarbij rekening gehouden met het nieuwe project?

entre réseaux visant à la solution la plus pratique et économique sur le plan de la réalisation ?

La société De Lijn vous a-t-elle communiqué un calendrier précis de réalisation de ce plan ?

Le nombre de stations qui seront desservies par le RER a-t-il été définitivement fixé et inclut-il le projet de lignes de tram de De Lijn aboutissant à Bruxelles ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Concernant la création de lignes de tram, le groupe Ecolo se réjouira toujours de projets de transport public et en particulier quand il s'agit de lignes de tram. À ce titre, la création, par De Lijn, à Bruxelles de cette ligne en particulier apparaît comme une mesure positive au même titre que le RER par exemple.

Cependant, le diable se cachant dans les détails, il convient cependant d'émettre quelques réserves, comme nous l'avons fait pour le RER.

Concrètement, si Bruxelles autorise De Lijn à créer une ou plusieurs lignes de tram à travers les quartiers bruxellois, il faut évidemment que ce tram s'intègre pleinement dans le réseau de transports en commun de la Région. Mme Schepmans et M. de Patoul viennent de le dire également.

Il ne faudrait pas que ces lignes fonctionnent essentiellement les jours de semaine aux heures de pointe pour véhiculer les navetteurs de la périphérie. Bruxelles aurait alors concédé du terrain, précieux s'il en est, pour les sites propres du tram, et subirait des nuisances sans que ses habitants ne bénéficient réellement de ces investissements.

Nous sommes donc d'accord pour de nouvelles liaisons radiales entre la périphérie et Bruxelles, mais il faut qu'il s'agisse d'un vrai tram, avec des distances entre les arrêts et des fréquences similaires à celles des trams de la STIB. À défaut, la Région flamande n'a qu'à créer de nouvelles lignes sur son territoire vers les nouvelles lignes RER. Car il ne s'agit évidemment pas de

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (*in het Frans*).- *Ecolo is altijd voorstander van het openbaar vervoer. Als De Lijn een nieuwe tramlijn wil realiseren in Brussel, kunnen we dat plan enkel toejuichen.*

Toch willen we enig voorbehoud maken, zoals we ook hebben gedaan met het GEN.

Als De Lijn de toestemming krijgt om trams door Brusselse wijken te laten rijden, moeten die lijnen uiteraard aansluiten bij het Brusselse netwerk van openbaar vervoer.

Het mag niet de bedoeling zijn dat Vlaamse tramlijnen vrijwel uitsluitend worden ingezet om tijdens de spitsuren pendelaars te vervoeren. De Brusselaars moeten er ook voordeel bij hebben en mogen niet enkel de overlast ondergaan.

Mijn fractie staat achter de aanleg van tramlijnen die de Rand met Brussel verbinden, maar dan moeten de trams op die lijn wel veelvuldig stoppen en even frequent rijden als de trams van de MIVB. Als het Vlaams Gewest dat niet wil, moeten de Vlaamse tramlijnen maar bij de nieuwe GEN-stations in de Rand stoppen.

De luchthaven wordt al zeer goed bediend door het openbaar vervoer. Elk uur vertrekken er drie treinen naar de luchthaven, die er een kwartier tot twintig minuten over doen om hun bestemming te bereiken. Een verlenging van tramlijn 62 kan dan ook enkel bedoeld zijn om de met leegstand kampende kantoorzones in Zaventem te bedienen.

Ecolo is uiteraard voorstander van het openbaar

faire des doublons entre le RER et des lignes de tram rapides !

Concernant la prolongation de la ligne 62 jusque Zaventem, l'aéroport est déjà très bien desservi. Il l'est par le train, puisque trois liaisons par heure emmènent les passagers à Zaventem en huit à quinze minutes depuis la gare du Nord et en treize à vingt minutes depuis la gare de Bruxelles-Central. C'est imbattable. Cette coûteuse prolongation servirait donc surtout à desservir les zonings de bureaux de Zaventem et leurs environs, dont on sait qu'ils souffrent pour le moment d'une très importante vacance.

Le groupe Ecolo défend évidemment le développement des transports en commun, et en particulier du tram léger, tout comme la coopération interrégionale en matière de mobilité et l'extension des liaisons entre Bruxelles et les deux Brabant. Il faut cependant que ces liaisons soient pleinement intégrées aux infrastructures et au réseau existants.

Comme l'a mis en évidence M. de Patoul, la concertation entre la STIB, De Lijn et le TEC a été plutôt décevante jusqu'à présent. Au nom d'une pseudo-complémentarité, la STIB semble même abandonner à ses deux homologues la desserte de certains axes. Le meilleur exemple est sans doute la chaussée de Waterloo, qui n'est plus parcourue que par des lignes du TEC et de De Lijn, dont les fréquences aux heures creuses ne répondent pas du tout aux besoins des Bruxellois.

J'ai aussi entendu récemment le directeur de De Lijn Vlaams-Brabant déclarer sur TV Brussel à propos du problème des sept lignes de bus de De Lijn passant au-dessus de la ligne de métro Roi Baudouin jusqu'à la gare de Bruxelles-Nord - c'est-à-dire parallèlement à un dispositif métro de la STIB - qu'il n'a l'intention, ni de changer les choses, ni de diminuer la fréquence des bus pratiquement vides qui passent sur cet axe, parce que "nos clients préfèrent notre service à celui de la STIB".

Je trouve ces propos un peu légers. En effet, parce que ce directeur estime que ses clients n'ont pas à descendre dans le métro bruxellois, les Bruxellois subissent des nuisances importantes en termes de pollution de l'air et de circulation le long des axes qui mènent ces sept lignes de bus jusqu'à la gare du Nord.

vervoer en bepleit samenwerking tussen de gewesten op het gebied van mobiliteit, maar nieuwe verbindingen moeten aansluiten bij het netwerk van de MIVB.

Het overleg tussen de MIVB, De Lijn en de TEC stelde tot dusver niet veel voor. De MIVB bedient zelfs bepaalde belangrijke verkeersaders niet meer, omdat de bussen van De Lijn en de TEC daar al rijden. Dat is bijvoorbeeld het geval met de Waterloosesteenweg. Tijdens de daluren stoppen daar te weinig bussen.

Over het probleem met de vele lege bussen van De Lijn die tussen metrostation Koning Boudewijn en Brussel-Noord rijden, verklaarde de directeur van De Lijn Vlaams-Brabant onlangs op TV Brussel dat hij niet van plan is om wat dan ook te veranderen. Volgens hem reizen klanten van De Lijn immers liever niet met de MIVB.

Ik vind die uitspraken nogal kort door de bocht. Blijkbaar vindt hij dat de klanten van De Lijn niet hoeven over te stappen op de Brusselse metro en de Brusselaars de vervuiling en overlast van de lege bussen van De Lijn maar moeten slikken.

Hoe verliep het overleg tussen de MIVB en De Lijn over nieuwe tramlijnen? Zorgt de MIVB ervoor dat de lijnen van de TEC en De Lijn aansluiten bij het Brusselse openbaar vervoer? Wie zal de nieuwe infrastructuur betalen? Hoe zullen nieuwe tramlijnen over de gewestgrenzen heen functioneren?

Quelles ont été, jusqu'à présent, les concertations entre la STIB et De Lijn au sujet des projets spécifiques de trams ? La STIB veille-t-elle à ce que les lignes du TEC et de De Lijn soient pleinement intégrées au réseau bruxellois et adaptées également aux usagers bruxellois ? Comment est envisagée la prise en charge des coûts de l'infrastructure ? Qu'en est-il du fonctionnement d'éventuelles nouvelles lignes entre les différentes Régions ?

M. le président.- La parole est à M. Özkara.

M. Emin Özkara.- La coordination entre les réseaux de transports publics est très importante pour mon groupe, car cela permet une meilleure gouvernance régionale et extrarégionale. La création de lignes de tram supplémentaires est utile pour la Région de Bruxelles-Capitale si celle-ci est impliquée dans le projet.

La Région de Bruxelles-Capitale ne peut être tenue à l'écart d'un plan de De Lijn pour desservir Bruxelles.

L'intégration tarifaire est un point important qui se trouve notamment dans Iris 2 et qui devra être également dans le contrat de gestion 2012-2016.

Il est aussi interpellant de savoir que M. de Patoul recopie ses interpellations au mot près tous les ans. Il est clair cependant que nous rejoignons la préoccupation sur le fond.

Ce point se retrouve-t-il dans le futur contrat de gestion de la STIB ?

Le point de l'intégration tarifaire des différents opérateurs en Région bruxelloise se retrouve-t-il également dans le futur contrat de gestion de la STIB ?

M. le président.- La parole est à Mme De Pauw.

Mme Brigitte De Pauw (en néerlandais).- *La Région bruxelloise ne doit pas considérer la société de transports De Lijn comme un adversaire. Celle-ci véhicule en effet de nombreux Bruxellois qui travaillent en périphérie, sans frais pour la Région.*

L'aménagement de lignes de tram en Brabant flamand a, comme l'a indiqué Mme Dejonghe, un effet positif sur le désenclavement de la Région.

De voorzitter.- De heer Özkara heeft het woord.

De heer Emin Özkara (in het Frans).- *De coördinatie van de openbarevervoernetwerken is erg belangrijk, want ze maakt een beter gewestelijk bestuur mogelijk. Bijkomende tramlijnen zijn nuttig als het Brussels Gewest erbij betrokken wordt.*

De Lijn kan het gewest niet buiten het plan houden.

De integratie van de tarieven is een belangrijk element in het Iris 2-plan en moet dat ook worden in het beheerscontract 2012-2016.

De heer de Patoul houdt hierover overigens elk jaar letterlijk dezelfde interpellatie.

Zijn de coördinatie met De Lijn en de integratie van de tarieven in het toekomstige beheerscontract van de MIVB opgenomen?

De voorzitter.- Mevrouw de Pauw heeft het woord.

Mevrouw Brigitte De Pauw.- Ik hoor heel wat negatieve opmerkingen over De Lijn. Het Brussels Gewest mag deze openbaarvervoersmaatschappij niet altijd als een tegenstander zien. We weten bijvoorbeeld dat nachtlijn 620 een bijzonder goed initiatief is voor de Brusselaars die in de Rand werken en vanuit Brussel naar de Rand worden vervoerd, zonder kosten voor het gewest.

Je partage la stupéfaction de M. Albishari devant le nombre de bus qui parcourent le boulevard Léopold II en direction de la gare du Nord. Nous devons tenter d'améliorer la concertation entre les différentes sociétés de transport, la SNCB y compris, afin de réduire les doubles emplois.

Nous devons prendre en considération l'accessibilité non seulement du Brabant flamand et de la périphérie bruxelloise, mais de toute la zone RER.

Le CD&V attend avec intérêt de connaître les répercussions de l'accord papillon sur la communauté métropolitaine.

La Région bruxelloise doit opter soit pour des transports publics performants afin de résoudre les problèmes de mobilité, avec le risque d'exode urbain afférent, soit pour l'immobilisme, qui ne satisfera personne.

Zoals mevrouw Dejonghe zei, hebben de tramlijnen die in Vlaams-Brabant worden aangelegd, bovendien een positief effect op de ontsluiting van het gewest.

Ik begrijp de opmerkingen van de heer Albishari over de vele bussen die op de Leopold II-laan richting Noordstation worden ingezet. Ik frons ook al eens de wenkbrauwen als ik al die bussen in een file op de busstrook zie staan.

We weten dat het niet zo evident is om mensen van het ene vervoerssysteem naar het andere te laten overstappen. Iemand uit Asse die op de bus een comfortabel zitje heeft gevonden, zal niet snel overstappen op een overvolle metro. Daar moet aan gewerkt worden. We moeten overlappingen tussen de verschillende vervoersmaatschappijen proberen te vermijden. De bereikbaarheid van onze hoofdstad mag uiteraard niet in het gedrang komen.

Er is veel meer overleg tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen nodig, ook met de NMBS. Onlangs nog is een akkoord bereikt over de Mobibkaart, maar nog veel andere punten vergen nog heel wat overleg.

We moeten niet enkel naar de bereikbaarheid van Vlaams-Brabant en de Rand rond Brussel kijken, maar naar het hele GEN-gebied.

Hopelijk wordt het Vlinderakkoord een van de volgende dagen bezegeld. De CD&V kijkt in elk geval uit naar de mogelijkheden voor de metropolyne gemeenschap. Het is belangrijk dat de samenwerkingsakkoorden ten volle uitgevoerd kunnen worden.

Het Brussels Gewest moet een keuze maken. Ofwel investeert het in een performant openbaar vervoer om de mobiliteitsproblemen aan te pakken met een risico op stadsvlucht. Ofwel staat iedereen stil en beweegt er niets meer. Daar zal niemand blij mee zijn.

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Regelmatig rijden bussen van De Lijn Brussel binnen. Soms worden grensoverschrijdende lijnen afgeschaft en nadien weer ingevoerd.*

Vorig jaar keurde de provincieraad van Vlaams-

M. le président.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Le sujet abordé par ces interpellations est important et nous concerne presque quotidiennement puisque nous voyons régulièrement des bus De Lijn pénétrer sur le territoire bruxellois. Parfois, au contraire, ces lignes sont supprimées à certains moments comme en

2004, où l'on avait supprimé une ligne De Lijn, réouverte depuis lors.

J'aurais voulu vous entendre concernant le document intitulé "Mobiliteit Visie 2020 - Projectplan Vlaams Brabant en Brussel" de la société De Lijn et la concertation qui a eu lieu ou non entre les Régions et les sociétés de transport flamande et bruxelloise. L'année dernière, le conseil provincial du Brabant flamand a approuvé la note "Mobiliteit Visie 2020 - Projectplan Vlaams Brabant en Brussel", projet d'implantation du réseau élaboré par De Lijn qui cherche à répondre au problème de mobilité en Brabant flamand.

Nous sommes tous conscients du fait que notre système de transports en commun est plutôt très bien élaboré en Région bruxelloise, mais que, tout autour, c'est le vide qui prédomine et qu'il manque de possibilités pour les personnes habitant en périphérie bruxelloise.

L'un des axes forts de ce projet consiste à renforcer cette liaison vers la Région bruxelloise, notamment par l'installation de treize nouvelles lignes de tram, dont neuf sont prévues vers, dans et autour de la capitale. Le plan général s'étend ainsi jusqu'en 2030 et se répartit en trois phases. Outre l'amélioration du réseau de bus que nous connaissons actuellement, quatre nouvelles lignes de tram devraient être créées vers et autour de Bruxelles d'ici 2020, cinq autres d'ici 2025 et quatre autres dernières lignes devraient voir le jour vers Louvain en 2030. Neuf nouvelles lignes de tram De Lijn sont donc prévues à moyen terme dans notre Région et viendront s'ajouter à l'offre existante de De Lijn en termes de bus. Peut-être va-t-elle les remplacer, du moins partiellement. J'aimerais obtenir une réponse à cet égard.

Selon la ministre flamande chargée de la Mobilité, les tracés sont pensés pour remplir les maillons manquants des lignes ferroviaires de la SNCB et du futur RER. Ces nouvelles lignes peuvent donc être considérées comme complémentaires aux réseaux existants. Fournir une desserte plus variée, rapide et régulière de notre capitale et de ses environs par le biais des transports en commun est bien sûr une nécessité tant en termes environnemental, économique, de qualité de vie, d'image internationale et de convivialité. Il vaut mieux toujours voyager dans un transport en commun que dans la petite cage de fer qu'est l'automobile.

Brabant de nota 'Mobiliteitsvisie 2020 - Projectplan Vlaams-Brabant en Brussel' goed, waarin De Lijn een netwerk uittekende dat een antwoord moet bieden op het mobiliteitsprobleem in Vlaams-Brabant.

Het openbaar vervoer is in het Brussels Gewest vrij goed uitgewerkt, maar in de Rand is dat heel wat minder.

Een belangrijk element in het plan van De Lijn is de versterking van de verbinding met het Brussels Gewest, met name door de aanleg van dertien nieuwe tramlijnen, waarvan negen naar, in en rond de hoofdstad. Het algemene plan loopt tot 2030 en telt drie fasen. Tegen 2020 komen er in en rond Brussel vier tramlijnen bij, gevolgd door nog eens vijf tegen 2025 en vier tramlijnen naar Leuven tegen 2030. Misschien zullen de negen nieuwe tramlijnen de busverbindingen van De Lijn in Brussel geheel of gedeeltelijk vervangen.

Volgens de Vlaamse minister van Mobiliteit moeten de nieuwe tramlijnen de verbindingen verzekeren die ontbreken in de netwerken van de NMBS en het toekomstige GEN. Een meer gevarieerde, snelle en regelmatige bediening van de hoofdstad en haar omgeving is erg belangrijk voor het milieu, de economie, de levenskwaliteit en het internationale imago.

Met een beter openbaarvervoeraanbod hebben autobestuurders geen excuses meer om niet over te stappen op het openbaar vervoer. Het is bovendien ook een argument tegen de verbreding van de Ring.

De nota 'Mobiliteitsvisie 2020' ziet er gunstig uit. Het is een poging om de hoofdstad te ontlasten door aan de behoeften van de pendelaars te beantwoorden. Dit initiatief kan echter alleen nuttig zijn als het op een evenwichtige manier ingepland wordt in het MIVB-netwerk. Er rijden inderdaad veel bussen van De Lijn en de TEC in Brussel, maar de MIVB blijft hier de voornaamste exploitant.

Over de interregionale lijnen bestaat er een samenwerkingsakkoord van 17 juni 1991 over het reguliere transport tussen de gewesten en een principeakkoord van 10 juni 1998 over de samenwerking inzake gezamenlijke mobiliteitskwesties.

C'est aussi se donner un argument en faveur des transports en commun et faire taire ceux qui ne lâchent pas leur voiture sous prétexte que les transports publics ne leur offrent pas suffisamment d'alternatives décentes pour se rendre au travail. Cela permettra aux navetteurs de ne plus avoir d'excuse et d'être obligés de prendre les transports en commun. C'est également une réponse en faveur du non-élargissement du ring.

Nous pouvons effectivement voir cette "Mobiliteitsvisie 2020" d'un bon oeil. Ce projet est une tentative de désengorger la capitale en répondant aux besoins des navetteurs. Cependant, cette initiative ne peut être profitable que si elle est bien coordonnée, équilibrée et imbriquée de façon cohérente dans le réseau de la STIB sans dénaturer celui-ci ou sans provoquer de perturbations. S'il est un fait que trois opérateurs de transport en commun existent dans notre Région et que nombreux sont les bus de sociétés De Lijn et TEC qui la traversent, la STIB n'en reste pas moins l'exploitant principal.

Quant à l'éventualité de l'évolution de ces lignes interrégionales, elle est régie par l'accord de coopération du 17 juin 1991 concernant le transport régulier de et vers la Région de Bruxelles-Capitale ainsi que l'accord de principe du 10 juin 1998 entre les Régions flamande et bruxelloise organisant la coopération en matière de problèmes communs de mobilité.

Les principes directeurs de ces accords impliquent une concertation régulière entre les sociétés exploitantes pour proposer une offre concordante dans l'intérêt des voyageurs ainsi que la concertation et l'approbation préalable des exécutifs des Régions concernées pour toute décision concernant la création, l'extension et la modification de parcours sur les lignes interrégionales.

L'Histoire nous montre que ces accords ont rarement été respectés parce que la STIB et les communes doivent parfois faire face à des modifications de trajets sans avertissement ou concertation préalable. Selon un avis du Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA - Conseil de la mobilité de Flandre), l'accord de gestion 2011-2015 entre la Région flamande et De Lijn porte une attention insuffisante quant à l'importance de la mobilité en Région bruxelloise et aux choix stratégiques fixés par le Plan bruxellois de mobilité

Deze akkoorden beogen een regelmatig overleg tussen de verschillende maatschappijen om een overeenstemmend aanbod in het belang van de reizigers te waarborgen en het voorafgaand akkoord van de gewestregeringen voor alle beslissingen die betrekking hebben op het creëren, uitbreiden of wijzigen van de interregionale lijnen.

Vaak worden de MIVB en de gemeenten niet betrokken bij trajectwijzigingen. Volgens een advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen besteedt het beheerscontract 2011-2015 tussen De Lijn en het Vlaams Gewest onvoldoende aandacht aan de mobiliteit in het Brussels Gewest en aan de strategische keuzes uit het Iris 2-plan.

Geldt voormelde samenwerking ook voor de Mobiliteitsvisie 2020? Wie neemt de beslissingen voor het Brussels Gewest?

Volgens de Vlaamse mobiliteitsminister werden de MIVB en het Brussels Gewest betrokken bij de uitwerking van het project, conform het samenwerkingsakkoord. Hoe verliep dat? Werden ook de gemeenten waar de lijnen worden aangelegd, daarbij betrokken of zullen ze daarbij betrokken worden? Kunnen zij hun standpunt meedelen en eventueel een veto uitspreken?

Het gewest moet de acties van De Lijn op het Brussels grondgebied kunnen controleren. Voor elke invoering of wijziging van een traject is een stedenbouwkundige vergunning nodig. De Lijn draait ook alleen op voor de kosten hiervan.

Wat betekent het project voor Brussel? Hoe zullen de infrastructuur, het aanbod en de tarieven op elkaar afgestemd worden binnen de verschillende netwerken? Is het normaal dat De Lijn de busbanen van de MIVB niet gebruikt? Welke strategie schuilt achter de nieuwe tramlijnen in de stad? Zullen ze het stadscentrum inrijden of komen er gezamenlijke platformen waar reizigers kunnen overstappen op voertuigen van de MIVB? Wie zal de tramlijnen exploiteren? Zal het aanbod significant vergroten in het Brussels Gewest? Is dit een goede zaak voor de Brusselaars of enkel voor de pendelaars?

In elk geval moeten we ervoor waken dat het netwerk evenwichtig blijft. Ook sommige NMBS-lijnen moeten we daarbij betrekken. Is over die evenwichtige integratie nagedacht? Worden de nieuwe lijnen tweetalig? Zijn ze voor iedereen

Iris 2.

Je voudrais savoir si cette Mobiliteitsvisie 2020, projet d'implantation du réseau, fait partie intégrante de la collaboration susmentionnée entre les différents acteurs. Qui décide, notamment en ce qui concerne notre Région ?

Selon la ministre flamande de la Mobilité, la STIB et la Région bruxelloise ont été associées à l'élaboration du projet, conformément à l'accord de coopération. Dans quelle mesure ont-elles pu y participer ? Les communes concernées par le passage des futurs projets de De Lijn ont-elles été ou seront-elles associées à la discussion ? Auront-elles la possibilité d'exprimer leur avis ou d'exercer éventuellement un droit de veto ?

Il est important que la Région puisse contrôler et réguler les actions de la société De Lijn sur son propre territoire, en rappelant chaque fois que c'est nécessaire qu'un permis d'urbanisme est requis pour toute implantation ou modification de parcours et qu'elle laissera De Lijn absorber seule les coûts de ses futurs aménagements. La question est de savoir qui paie.

Pourriez-vous nous exposer les grandes lignes de ce projet pour ce qui concerne notre Région ? Comment s'organisera l'implantation et l'interpénétration des différents réseaux au niveau de l'infrastructure, de l'offre proposée ou encore de la tarification ? Pas plus tard qu'hier, au boulevard Charles Quint, je voyais que le site propre du bus était utilisé par la STIB, mais apparemment pas par De Lijn. Est-ce normal ? Quelle stratégie a-t-on privilégiée quant à l'avancée de nouvelles lignes de tram dans la ville ? S'enfonceront-elles dans la ville ou se dirige-t-on vers la création de plate-formes partagées, à partir desquelles les flux de voyageurs poursuivraient leur trajet avec la STIB en Région bruxelloise ? Les lignes de tram actuelles et futures sont-elles exploitées par les deux ou trois réseaux ? L'offre existante en Région bruxelloise sera-t-elle significativement augmentée ? S'agit-il d'un plus pour les Bruxellois également, ou est-ce le cas uniquement pour les navetteurs ?

Quoi qu'il en soit, il convient de rester attentif à cette imbrication cohérente, rationnelle et coordonnée, et de prendre garde aux doublons. Certaines lignes de la SNCB sont peu fréquentées alors qu'elles pourraient être intégrées. A-t-on

bedoeld of alleen voor een bepaalde gemeenschap?

De bussen en binnenkort de trams van De Lijn maken deel uit van het Brusselse landschap, maar het omgekeerde is niet waar. Voertuigen van de MIVB steken zelden de gewestgrenzen over, terwijl het economische bekken van Brussel veel ruimer is dan het gewest. Voor de laaggeschoolden vallen er veel banen buiten de negentien gemeenten te rapen.

Is er overleg geweest? Hoe zit het met de budgetten? Hoe zit het met de nachtwerkers en de mensen die Brussel tijdens de spitsuren verlaten? Brengt de Mobiliteitsvisie 2020 de projecten in het gedrang voor de tramlijnen op de Leopold III-laan naar de industriezone van Diegem en de luchthaven?

pensé à l'intégration de ce nouveau parcours dans un système homogène, pour le rendre profitable à tous ? Est-il devenu bilingue ? Est-il destiné à une seule communauté ou catégorie, ou à tout le monde ?

Enfin, si les bus, et apparemment bientôt les trams, de De Lijn font partie intégrante du paysage urbain bruxellois, pénétrant parfois profondément sur le territoire, l'inverse n'est pas vrai. Effectivement, aujourd'hui, on voit rarement des bus et trams de la STIB dépasser la frontière régionale, alors que le bassin économique est plus vaste que notre Région bruxelloise. On parle en effet du large bassin économique, qui représente une mine d'emplois pour des personnes peu qualifiées et qui dépasse les limites des dix-neuf communes.

Je pense que des concertations sont nécessaires. Y en a-t-il eu ? Qu'en est-il au niveau budgétaire ? Qu'en est-il par ailleurs des personnes qui sortent de la Région bruxelloise aux heures de pointe et des travailleurs de nuit ? Sont-ils oubliés ? Le projet Mobiliteitsvisie 2020 remet-il en question les projets de ligne de tram sur le boulevard Léopold III, vers le zoning de Diegem et l'aéroport de Bruxelles National ?

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Mes collègues ont amplement souligné les avantages d'une meilleure collaboration entre les différentes sociétés de transport public. J'ajouterais pour ma part qu'il ne faut pas oublier la SNCB, dont le réseau, pourtant parfois plus rapide, est insuffisamment exploité par les Bruxellois.

Dans plusieurs villes belges et étrangères, la présence de différentes sociétés de transport public ne constitue en rien un élément perturbateur pour l'usager, qui achète un seul ticket et dispose d'une seule carte d'information pour toutes les lignes. De plus, les arrêts sont synchronisés. C'est l'exemple que nous devons suivre.

À la station de métro Simonis cohabitent des lignes SNCB (hélas bientôt supprimées), des trams, bus et métros de la STIB ainsi que des bus de De Lijn. Les bus de De Lijn ne figurent pas sur le tableau d'affichage du hall, qui indique les départs des bus, trams et métros.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Mijn collega's hebben al voldoende de klemtoon gelegd op de voordelen van een betere samenwerking tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen op het vlak van de tarieven, de trajecten, de informatie enzovoort. Ik wil daar nog een paar opmerkingen aan toevoegen.

We hebben het wel degelijk over vier openbare vervoersmaatschappijen. De NMBS mag niet worden vergeten. Het treinnet wordt onvoldoende benut door de Brusselaars. Om het snelst vanuit het Brussels parlement naar het gemeentehuis van Jette te reizen, neem je het best de trein. Het traject duurt amper 8 minuten.

In verscheidene andere steden in binnen- en buitenland is de aanwezigheid van verschillende openbare vervoersmaatschappijen geen storend element voor de gebruiker. Zo hoeft je in Wenen niet te weten welke maatschappij je bus of tram beheert: je koopt één ticket, je beschikt over één informatiekaart die alle lijnen weergeeft en de

Pouvez-vous demander à la STIB ce que coûterait l'extension des panneaux d'information à l'ensemble de l'offre de transports en commun ? Je n'y vois pour ma part aucun obstacle technique.

À différents endroits, comme sur le boulevard Léopold II, on trouve un arrêt STIB pour une foule de trams et de bus. L'arrêt du bus de De Lijn, qui suit exactement le même parcours, est situé 50 mètres plus loin. Ne peut-on prévoir à ces endroits un arrêt commun pour toutes les sociétés de transport ?

En outre, j'ai l'impression qu'en Flandre, on ne connaît pas les objectifs bruxellois d'Iris 2. Existe-t-il une concertation de coordination avec les sociétés de transport public en vue de réaliser les objectifs du plan, notamment la réduction du trafic automobile de 20% ?

Enfin, la situation est devenue catastrophique sur nos routes en termes d'embouteillages. Une collaboration entre les différentes sociétés de transport pourrait apporter une solution partielle à ce problème. J'espère que vous en tenez compte dans votre concertation.

De nombreux partis s'opposent à l'introduction d'un péage urbain. Pourtant, nous pourrions investir l'argent qu'il rapporterait dans les transports en commun.

haltes zijn gesynchroniseerd. Dat moet ons voorbeeld zijn. Het gebruiksgemak moet primeren.

Ik verwijst naar het metrostation Simonis, waar ook NMBS-lijnen zijn (die jammer genoeg zullen worden afgeschaft), evenals trams, bussen en metro's van de MIVB en bussen van De Lijn. In de hal is er een uithangbord met informatie over het vertrek van bussen, trams en metro's. De bus van De Lijn staat helemaal niet op dat bord vermeld.

Omdat het op Brussels grondgebied is, kunt u de MIVB vragen wat een uitbreiding van de informatieborden tot het volledige openbaarvervoeraanbod kost. De borden zijn zo ingesteld dat er een tiental bussen aangekondigd kan worden. Ik zie geen enkel technisch probleem om daar twee of drie lijnen aan toe te voegen.

Op verschillende plaatsen, bijvoorbeeld op de Leopold II-laan, is er een MIVB-halte waar een heleboel bussen en trams tegelijkertijd stoppen. De halte van de bus van De Lijn die exact hetzelfde traject volgt, is 50 meter verder. Het is heel raar dat een reiziger zich opeens moet verplaatsen naar gelang van de bus voor een zelfde Brussels traject. Kan er op die plaatsen niet een halte komen voor alle openbaarvervoermaatschappijen?

Voorts heb ik de indruk dat men in Vlaanderen de Brusselse Iris 2-doelstellingen niet kent. Iedereen maakt zijn eigen plannen met doelstellingen. Maar bestaat er een coördinerend overleg voor de verwezenlijking van overeenstemmende doelstellingen? De doelstelling van Iris 2 is 20% minder autoverkeer. Het autoverkeer is niet alleen van reizigers naar, maar ook uit en in Brussel, wat we de mobiliteitsstromen noemen. Er moet worden overlegd met de openbaarvervoermaatschappijen over de coördinatie van de te verwezenlijken doelstellingen.

Ik rond af met een citaat uit de krant van vandaag: "De situatie is ondertussen toch wel dramatisch geworden op onze wegen. We spreken niet meer van vijf voor twaalf. Het is een situatie van vijf over twaalf." De ochtendspits van gisteren was de ergste van het schooljaar, met bijna 400 kilometer file, omdat een aantal factoren tegenzat. Statistisch gezien is de kans op files groter bij regenweer - ik vrees dat men daar altijd rekening mee zal moeten houden in ons land - en zijn de files langer op dinsdag en in oktober. Welnu, het is al ver

gekomen wanneer we het normaal vinden dat er op een dinsdag in oktober bij regenweer 400 kilometer staat.

Een samenwerking tussen de openbaarvervoermaatschappijen kan een gedeeltelijk antwoord bieden om het probleem aan te pakken. Ik hoop dat u in uw overleg rekening houdt met de problematiek.

Heel wat partijen verzetten zich tegen de invoering van een stadstol. Nochtans kan men de opbrengsten van zo'n stadstol voor wie met de auto in de stad rijdt, in het openbaar vervoer investeren.

De voorzitter.- De heer Van Damme heeft het woord.

De heer Jef Van Damme.- In tegenstelling tot collega's die hun betoog beginnen met de opmerking dat ze niet lang zullen spreken om daarna een lang betoog te houden, zal ik het kort houden.

Mevrouw Annemie Maes.- Mijnheer Van Damme, u luistert niet goed. Ik zei dat ik de vragen niet zou herhalen.

De heer Jef Van Damme.- Ik heb goed geluisterd naar mijn collega's en ben benieuwd naar het antwoord van minister Grouwels. sp.a vindt het dossier ook zeer belangrijk.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik doe mijn best om het kort te houden, al zou ik het uren over het onderwerp kunnen hebben.

(verder in het Frans)

Het dossier vordert langzaam, omdat het erg grootschalig is en veel overleg vraagt tussen de gewesten. Het project van De Lijn bevindt zich in de eerste fase.

Ik blijf echter optimistisch. Niet enkel het Brussels Gewest, maar ook Vlaams-Brabant is zich bewust van de mobiliteitsproblemen en wil voertuigen uit woonwijken weren. Iedereen streeft naar meer openbaar vervoer en minder autoverkeer.

M. le président.- La parole est à M. Van Damme.

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *Contrairement à mes collègues, qui ne font que prétendre être brefs, je le serai.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *M. Van Damme, vous n'écoutez pas bien. J'ai dit que je ne répéterais pas les questions.*

M. Jef Van Damme (en néerlandais).- *J'ai bien écouté et je suis curieux d'entendre la réponse de Mme Grouwels. Le sp.a estime également que ce dossier est très important.*

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je vais tenter d'être brève, mais je pourrais parler des heures de ce sujet.*

(poursuivant en français)

Je crois que M. de Patoul aura encore souvent l'occasion de soulever cette question. Le dossier progresse, mais lentement, car il s'agit de projets de grande ampleur demandant la collaboration entre les Régions.. Le projet de De Lijn en est au tout premier stade.

Malgré cela, je reste optimiste, car la nécessité de résoudre les problèmes de mobilité n'est pas seulement perçue en Région bruxelloise : elle l'est également en Brabant flamand, où l'on ne veut pas

non plus que les voitures envahissent les zones résidentielles et où l'on souhaite investir dans des alternatives. De mes rencontres avec mon homologue Mme Crevits et avec les responsables du Brabant flamand ou de De Lijn, il ressort que nous sommes tous animés par le même souhait de promouvoir les transports publics et de diminuer la pression automobile.

J'en viens à vos questions. Le groupe de travail Transports publics s'est réuni à intervalles réguliers en 2010 et 2011. À titre d'exemple, le groupe de travail tarifaire STIB-De Lijn se réunit tous les deux mois.

Ce groupe de travail n'a pas la tâche facile. Il se réunit pourtant très régulièrement. Son objectif premier est l'amélioration de l'interopérabilité entre opérateurs au niveau des tarifs. La première phase de ces travaux a été finalisée en septembre. Il s'agissait de l'analyse de la situation actuelle en matière de titres interopérables, comme le Jump ou le MTB, et la répartition des recettes associées à ces titres. Ce sujet est toujours très sensible.

Il a été question aussi des besoins et des attentes des clientèles respectives, que nous avons essayé d'analyser sur la base du courrier des clients et d'études portant sur les consommateurs. Nous avons aussi mis en perspective les besoins estimés dans le cadre du groupe de travail sur la carte Mobib dans sa version interopérable. Une analyse technique a eu lieu pour déterminer les possibilités et les limites de cette carte. La phase 2 vient de débuter et s'attachera à proposer des scénarios potentiels de tarification, à en analyser la faisabilité et l'impact financier. On s'oriente donc vers des questions plus concrètes.

J'en viens aux études de comparaison. De multiples exemples internationaux d'intégration tarifaire sont étudiés en fonction d'une analyse du coût sociétal des prestations utilisées par De Lijn. Il a été conclu que la mise en place d'une nouvelle étude sur le potentiel des lignes interrégionales n'est plus opportune. À ce stade, les discussions se concentrent sur les liaisons avec la Région flamande, vu que ceci représente l'enjeu principal, ne serait-ce que par le nombre de lignes concernées. Évidemment, à un stade ultérieur, l'amélioration des lignes entre Bruxelles et le Brabant wallon sera aussi envisagée.

De werkgroep Openbaar Vervoer kwam in 2010 en 2011 geregeerd bijeen. De werkgroep over de tarieven van de MIVB en De Lijn vergadert tweemaandelijks.

De werkgroep heeft geen gemakkelijke taak. Het eerste doel is om de tarieven van de operatoren beter op elkaar af te stemmen. In september werd de eerste fase hiervan afgewerkt, namelijk de analyse van de bestaande gemeenschappelijke vervoersbewijzen en de verdeling van de opbrengsten. Dat is een erg gevoelig onderwerp.

Er werd ook gesproken over de behoeften van de klanten. Die werden onder meer bestudeerd door de werkgroep over de gezamenlijke Mobibkaart. De technische analyse van de mogelijkheden en beperkingen van de kaart is achter de rug. In fase 2 zal het gaan over de haalbaarheid en de financiële impact van mogelijke tariefscenario's. Dat is al wat concreter.

Uit een vergelijkende studie van internationale voorbeelden van tariefintegratie blijkt dat een nieuwe studie over het potentieel van interregionale lijnen niet meer nodig is. De gesprekken concentreren zich nu op de verbindingen met het Vlaams Gewest. Uiteraard zal ook de verbetering van de verbindingen met het Waals Gewest later aan bod komen.

Ik heb geen weet van situaties waarbij lijnen van de MIVB en de Lijn elkaar storen. De haltes aan de luchthaven werden twee jaar geleden heringericht en de MIVB en De Lijn hebben goede afspraken gemaakt over de verdeling.

De MIVB denkt opnieuw aan de verlenging van de tramlijnen van de Stallestraat naar de winkelcentra van Drogenbos en verder naar het GEN-station van Ruisbroek.

Een studie zal het commerciële potentieel van het project evalueren. De verbinding tussen de luchthaven en het noordoosten van Brussel maakt deel uit van het project van De Lijn. De toekomstige lijnen moeten aansluiten op die in het gewest.

(verder in het Nederlands)

Vertegenwoordigers van de gewesten, de MIVB en De Lijn werken samen in de werkgroepen die ik

Je n'ai pas connaissance aujourd'hui de problèmes particuliers de cohabitation entre les lignes STIB et De Lijn dans la périphérie. Les arrêts sur le site de l'aéroport ont été réaménagés il y a environ deux ans. La STIB et De Lijn se sont partagé, en bonne intelligence, les espaces disponibles, à la satisfaction de tout le monde.

La STIB souhaite réactiver le prolongement de son réseau de tramways de la rue de Stalle vers les grandes surfaces commerciales de Drogenbos et, ensuite, vers la gare RER de Ruisbroek.

Ce projet fera l'objet d'une étude d'évaluation de son potentiel commercial. Enfin, la liaison entre l'aéroport et le nord-est de Bruxelles fait partie du projet de tram de De Lijn. L'objectif est de raccorder les futures lignes de De Lijn à celles prévues à l'intérieur de la Région de Bruxelles-Capitale.

(poursuivant en néerlandais)

La collaboration entre les représentants des Régions, la STIB et De Lijn se fait par le biais de groupes de travail auxquels j'ai redonné vie en 2010, avec la ministre flamande Hilde Crevits. En ce moment, le groupe de travail 'Offre' analyse la faisabilité technique du projet d'intégration de De Lijn au réseau de la STIB. Il a été décidé d'analyser, par le biais d'une étude socio-économique, le véritable potentiel de ces projets au niveau de la mobilité dans et autour de Bruxelles.

Bruxelles Mobilité et la STIB sont très actifs dans ces groupes de travail. Ils veillent à ce que ces nouvelles lignes soient parfaitement intégrées au réseau de la STIB et à ce qu'elles ne compromettent pas son bon fonctionnement. Un groupe de travail interministériel supervise ces groupes de travail.

Le projet de De Lijn se trouve encore dans sa phase conceptuelle et les tracés ne sont pas encore fixés. Je ne peux pas davantage me prononcer à ce stade sur l'impact financier et le financement par la Région flamande.

La Région bruxelloise n'est en aucun cas tenue à l'écart des décisions. Au contraire, la STIB et Bruxelles Mobilité réfléchissent aux possibilités d'intégration, aussi bien en termes de réseau que de tarifs. La position de principe retenue par De Lijn pour les lignes de tram en connexion avec

samen met Vlaams minister Hilde Crevits in 2010 nieuw leven heb ingeblazen. Momenteel buigt de werkgroep "Aanbod" zich over de technische haalbaarheid van het project van De Lijn inzake de integratie met het MIVB-net. Er is nu afgesproken om via de zogenaamde maatschappelijke kosten-batenanalyse het reële potentieel van de projecten inzake de mobiliteit in Brussel en de ruime omgeving te evalueren.

Mobiel Brussel en de MIVB zijn zeer actief in de werkgroepen. Als de nieuwe lijnen er ooit komen, willen ze ervoor zorgen dat ze perfect aansluiten bij het MIVB-netwerk en de werking van het net niet in het gedrang brengen. Afgezien van de technische werkgroepen is er een interministeriële werkgroep, die toezicht uitoefent op de technische werkgroepen.

We moeten wel beseffen dat het project van De Lijn nog in de conceptfase verkeert. De tracés liggen nog helemaal niet vast. Ik kan me ook nog niet uitspreken over de financiële impact en de financiering door het Vlaams Gewest. Overigens heeft het Vlaams Gewest op het ogenblik slechts over één nieuwe tramlijn in Limburg, van Hasselt naar Maastricht, beslist. Over de vier Brusselse tramlijnen naar Brussel en de tram die in een cirkel rond Brussel zou rijden, is er nog geen formele beslissing genomen. De concept- en studiefase is nog aan de gang.

Het Brussels Gewest wordt geenszins buiten de beslissingen gehouden. Integendeel, de MIVB en Mobiel Brussel werken mee aan het overleg inzake de integratie voor de aansluiting op het net en inzake de integratie van de tarieven. Dat laatste is zeer belangrijk en zal volgens mij de succesfactor bij uitstek zijn. Het principiële standpunt van De Lijn bestaat erin dat de standaardbreedte van de trams (1,435 meter), die ook in Brussel gangbaar is, zal worden gebruikt. De kusttram heeft bijvoorbeeld een andere spoorbreedte.

Hierdoor zou een maximale compatibiliteit met de Brusselse infrastructuur gewaarborgd worden. Niet alleen de afstand tussen de sporen, maar ook de voedingsspanningen en de interactie met de veiligheids- en controlesignalisatie bij het verzetten van de wissels moeten op elkaar afgestemd zijn.

De Lijn voorziet erin dat het project voor Vlaams-Brabant in 2020 operationeel zal zijn. Op korte

Bruxelles est d'utiliser l'écartement de voies standard, qui permettra de garantir une compatibilité maximale avec les équipements bruxellois.

De Lijn espère mettre ce projet en oeuvre d'ici 2020. À court terme, seule l'étude socio-économique sera réalisée. Elle devrait être disponible pour la mi-2012.

(poursuivant en français)

En ce qui concerne le RER, il y a aujourd'hui un accord entre toutes les parties pour la création de certaines nouvelles gares ou haltes RER, en particulier les haltes Arcades, Germoir et CERIA-COOVI. S'il subsiste actuellement une incertitude pour quelques gares, liée essentiellement à des questions de faisabilité ou de capacité des lignes RER, ceci n'est pas lié au projet de trams de De Lijn.

Quand je parle de faisabilité des lignes RER, c'est surtout parce que les lignes rapides ne peuvent pas dépasser les trams omnibus. Si ces derniers s'arrêtent trop souvent, cela peut représenter un problème pour les trains qui circulent évidemment plus rapidement. Cependant, on pourrait résoudre ce problème sur les infrastructures portées à quatre voies puisqu'on peut y localiser davantage de haltes RER.

(poursuivant en néerlandais)

Le projet du RER n'a pas d'impact sur le projet de trams de De Lijn.

(poursuivant en français)

Il est utile de rappeler que les axes retenus pour le projet de tram en Brabant flamand ne sont pas des doublons avec les couloirs prévus pour le RER mais sont complémentaires. Je crois avoir déjà répondu à bon nombre de questions.

M. Albishari a rappelé l'exemple de la chaussée de Waterloo. De Lijn et le TEC y circulent, mais pas la STIB. La raison en est historique et pour le moment, la STIB est satisfaite de cette situation, pour des raisons financières.

(poursuivant en néerlandais)

termijn wordt een sociaal-economische studie uitgevoerd, de zogenaamde kosten-batenanalyse, die medio 2012 klaar moet zijn. Die datum ligt al wat meer binnen bereik.

(verder in het Frans)

Er is een akkoord tussen alle partijen om bijkomende GEN-haltes te creëren, met name Arcaden, Mouterij en CERIA-COOVI. Er zijn nog wat onzekerheden over de haalbaarheid of de capaciteit van bepaalde lijnen, maar dat heeft niets te maken met het project van De Lijn.

Het probleem met de haalbaarheid is dat sneltreinen de stoptreinen alleen kunnen inhalen op plaatsen waar er vier sporen lopen.

(verder in het Nederlands)

In elk geval heeft het GEN-project geen invloed op het project van de trams van De Lijn.

(verder in het Frans)

De trajecten van de nieuwe trams in Vlaams-Brabant zijn complementair aan de GEN-trajecten.

De heer Albishari wijst erop dat De Lijn en de TEC de Waterloosesteenweg bedienen, maar de MIVB doet dat niet. Daar zijn historische redenen voor en momenteel is de MIVB daar, om financiële redenen, tevreden mee.

(verder in het Nederlands)

Er zijn ook lignes de De Lijn die parallel lopen met de metro, namelijk in het noorden van Brussel.

(verder in het Frans)

Met een eengemaakt tarief en betere aansluitingen zouden de maatschappijen vlugger het aanbod kunnen optimaliseren. Niemand stapt immers uit een comfortabele bus om op een overvolle metro te gaan zitten. Ook De Lijn meent dat de reizigers geïnteresseerd zijn in zo weinig mogelijk overstappen.

Mijnheer Özkara, over een eengemaakt tarief moeten we onderhandelen met de vervoermaatschappijen van de andere gewesten. We kunnen dat niet opleggen aan de MIVB, maar

Certaines lignes de De Lijn sont parallèles au métro, comme dans le nord de Bruxelles.

(poursuivant en français)

Le fait que les lignes de De Lijn soient parallèles au métro est historique. Les choses pourraient changer à l'avenir. Je suis persuadée que si l'on arrivait à une tarification unifiée et à une amélioration du réseau de correspondances, les différentes sociétés chercheraient à optimiser leur offre de manière complémentaire. Comme le dit Mme De Pauw, quitter un bus confortable pour monter dans un métro bondé n'a rien d'agréable. De Lijn aussi pense qu'éviter les ruptures de charge à ses passagers est un gage de confort. Je sais que le problème se pose aussi pour la STIB.

M. Özkara, la question d'une tarification unifiée entre les différentes sociétés de transports en commun doit faire l'objet d'une négociation avec les sociétés des autres Régions. On ne peut imposer une telle tarification à la STIB, mais des discussions ont lieu sur le sujet.

Mme Caron, je n'avais pas l'intention de détailler ici les plans de De Lijn. Les quatre lignes de tram sont encore à l'étude. L'idée est qu'elles s'arrêtent aux limites de la Région et que la STIB prenne ensuite les usagers en charge. C'est dans ce sens que les pourparlers sont engagés.

Ces nouveaux plans sont-ils uniquement bons pour les navetteurs ? Je pense qu'ils représentent aussi une opportunité importante pour les Bruxellois qui voudraient aller travailler en dehors de Bruxelles, car de plus en plus de personnes découvrent qu'il existe à l'extérieur de la Région un potentiel d'emplois très important. Malheureusement, les zones du Brabant flamand où sont situés ces emplois ne sont pas toujours bien desservies. C'est pourquoi, l'initiative de De Lijn est très positive.

Mme Danielle Caron.- Pourrait-elle amener un équilibre entre Bruxellois et navetteurs ?

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Il y a actuellement 230.000 navetteurs qui viennent de Flandre et 130.000 de Wallonie, alors que 50.000 Bruxellois seulement travaillent en dehors de notre Région. Même si ce dernier chiffre ne fait qu'augmenter, nous ne sommes pas encore en

we praten er wel over.

Mevrouw Caron, de aanleg van vier nieuwe tramlijnen wordt nog bestudeerd. De idee is dat de lijnen stoppen aan de gewestgrenzen en dat de MIVB daar de reizigers overneemt.

De nieuwe plannen zijn niet alleen goed voor de pendelaars, maar vormen ook een kans voor de Brusselaars die buiten Brussel willen gaan werken, en dat zijn er steeds meer. In Vlaams-Brabant zijn veel jobs te vinden, maar vaak op plaatsen die moeilijk bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Daarom vinden wij het initiatief van De Lijn erg positief.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- Is een evenwicht tussen Brusselaars en pendelaars mogelijk?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Momenteel komen er 230.000 pendelaars uit Vlaanderen en 130.000 uit Wallonië, terwijl slechts 50.000 Brusselaars buiten het gewest werken. Dat laatste cijfer stijgt voortdurend, maar we zijn nog ver van een evenwicht. Dergelijke

situation d'équilibre des flux. Ces projets peuvent toutefois réellement faciliter ce processus et c'est la raison pour laquelle nous les soutenons et les encourageons lors de nos pourparlers avec la Région flamande.

(poursuivant en néerlandais)

Mme Maes a raison. Les usagers des transports en commun ne doivent pas pâtir du nombre de sociétés en activité, ni du fait qu'elles pratiquent des tarifs différents. Nous devons veiller à ce qu'il y ait une offre de transports publics de qualité.

Je vais examiner pourquoi les bus de De Lijn ne sont pas indiqués sur les tableaux d'information électroniques à Simonis.

Nous n'avons pas davantage impliqué la Région flamande dans les discussions du Plan Iris 2 qu'elle ne nous a impliquée dans celles du plan de mobilité flamand. Nous avons toutefois fourni le Plan Iris 2 à la Région flamande et à la province du Brabant flamand.

Dans le cadre de projets concrets, les fonctionnaires des autres Régions et des différentes sociétés de transports participent aux discussions, à leur invitation ou à la nôtre. Une bonne collaboration entre Régions est importante.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je reprendrai la question dans un an, car je vois que cela n'avance effectivement qu'à petits pas. On garde le sentiment que la société De Lijn ne participe pas à ces tractations avec une bonne foi pleine et entière.

Enfin, je voudrais rassurer M. Özkara et qui s'était exprimé au nom du PS : je suis pleinement au courant que je me répète, je ne suis pas gâteux ! Mais la majorité actuelle est en place depuis sept ans. Les enfants qui sont aujourd'hui en première primaire n'ont connu que celle-là !

(Rires)

projecten kunnen echter een duw in de rug betekenen.

(verder in het Nederlands)

Mevrouw Annemie Maes heeft gelijk dat de gebruikers van het openbaar vervoer geen last mogen hebben van het feit dat er drie of vier maatschappijen met uiteenlopende tarieven werkzaam zijn. We moeten zorgen voor een goed en vlot openbaarvervoeraanbod.

Ik zal zeker nagaan waarom de bussen van De Lijn niet zijn aangegeven op de elektronische informatieborden in Simonis. Het is nogal evident dat dat wel zou gebeuren.

We hebben het Vlaams Gewest niet betrokken bij de besprekking van het Iris 2-plan, plan dat we wel hebben bezorgd aan het Vlaams Gewest en aan de provincie Vlaams-Brabant, net zomin als we betrokken werden bij het Vlaamse mobiliteitsplan. Wij hebben wel inspraak wanneer er concrete projecten op tafel liggen. Als het gaat over de trams in Vlaams-Brabant bijvoorbeeld, zitten de MIVB en Mobiel Brussel mee rond de tafel. De gouverneur van Vlaams-Brabant heeft me bevestigd dat de ambtenaren van het Brussels Gewest aanwezig zijn op die vergaderingen, die door de provincie worden gecoördineerd. Evenzeer nodigen wij de ambtenaren van onder andere het Vlaams Gewest en de provincie Vlaams-Brabant en medewerkers van De Lijn uit voor concrete projecten. Een goede samenwerking met de andere gewesten is belangrijk.

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *Ik zal mijn vraag binnen een jaar opnieuw stellen, want ik stel vast dat de zaken niet echt vorderen. Ik heb het gevoel dat De Lijn niet loyaal meewerkt.*

Mijnheer Özkara, ik ben me ervan bewust dat ik in herhaling val, maar de huidige meerderheid is dan ook al zeven jaar aan de macht. Kinderen in het eerste leerjaar hebben nooit een andere meerderheid gekend!

(Gelach)

Het FDF vraagt welke maatregelen de regering eigenlijk neemt, behalve de tarieven van de MIVB

Au FDF, nous nous demandons réellement ce que fait ce gouvernement, si ce n'est, évidemment, augmenter les tarifs de la STIB...

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Finalement, vous avez peu répondu aux questions, parce que vous vous trouvez dans l'impossibilité de le faire. Comme l'a dit mon collègue, peu de contacts ont lieu entre De Lijn et la STIB. Nous nous trouvons devant un état de fait. Tempus fugit. Le temps avance, mais rien de concret ne se passe en termes de collaborations entre les réseaux, entre la Flandre et notre Région.

Cette problématique nous concerne tous, surtout ceux qui se déplacent dans la ville et vers l'extérieur de celle-ci, que ce soit pour aller travailler en Flandre ou pour venir travailler à Bruxelles. Je ne me pencherai pas sur les réflexions des enfants de sept ans, mais sur les questions que nous nous posons, en tant que membres de ce parlement, sur l'absence d'avancement des concertations qui devraient exister entre nos réseaux et entre nos Régions.

- *Les incidents sont clos.*

INTERPELLATION DE M. DIDIER GOSUIN

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la démission du directeur général de la STIB".

M. le président.- L'interpellation est retirée par son auteur.

INTERPELLATION DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS,

verhogen.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *U hebt de vragen niet echt beantwoord, omdat u dat niet kunt. De Lijn en de MIVB hebben amper overleg gepleegd. De tijd verstrijkt, maar de samenwerking tussen Vlaanderen en Brussel blijft uit.*

Iedereen die zich binnen Brussel en tussen Brussel en de Rand begeeft, heeft te maken met deze problematiek. Er zou meer overleg moeten zijn tussen de verschillende vervoersnetwerken en de gewesten.

- *De incidenten zijn gesloten.*

INTERPELLATIE VAN DE HEER DIDIER GOSUIN

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het ontslag van de directeur-generaal van de MIVB".

De voorzitter.- De interpellatie wordt door de indiener ingetrokken.

INTERPELLATIE VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

TOT MEVROUW BRIGITTE

MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "les incidents techniques observés sur les bus de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- D'après une information parue récemment, l'état des bus de la STIB poserait question au point qu'en une semaine, trois accidents survenus avec des bus seraient dus à des freins défectueux. L'information est troublante et il est du premier devoir de l'opérateur du réseau de transports publics bruxellois de prendre toutes les mesures voulues afin de ne pas mettre en danger la sécurité des passagers à bord des véhicules.

Il y a quelques semaines, via internet, nous avons pu voir un chauffeur à bord d'un petit bus desservant la ligne 17 qui faisait découvrir certaines lacunes troublantes sur l'état d'entretien des véhicules. De surcroît, tout récemment, la STIB a reçu livraison de plus de 100 bus dont l'état sur le plan technique ne peut être mis en doute.

Comment donc expliquer que trois bus aient eu des accidents par la faute de freins défectueux ? Comment expliquer ces trois accidents survenus en une semaine ? Ont-ils impliqué des véhicules anciens ? Dans l'affirmative, en quoi ont consisté pour ces bus les entretiens réalisés par la STIB ? S'il y a eu manque d'entretien, faut-il l'imputer à un manque de personnel technique pour assurer la maintenance ?

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- La priorité absolue de la STIB est bien évidemment la sécurité de ses clients et des ses collaborateurs. Ceci ne changera pas et de nombreuses procédures sont mises en place pour garantir cette sécurité. Il n'est pas étonnant qu'une attention particulière soit portée à un sujet aussi fondamental que les freins. Outre les contrôles effectués pendant les petits et grands entretiens, soit après 7.000 kilomètres ou

GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de technische problemen met de bussen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Volgens recente informatie hadden in één week tijd drie bussen een verkeersongeluk. De ongelukken zouden telkens te wijten zijn aan defecte remmen. Een openbaarvervoermaatschappij moet nochtans in de eerste plaats de veiligheid van de passagiers verzekeren.*

Enkele weken geleden toonde een buschauffeur via internet allerhande technische lacunes die bij het onderhoud van de bussen over het hoofd worden gezien. Onlangs nog werden een honderdtal bussen geleverd waarvan verondersteld mag worden dat ze technisch in orde zijn.

Hoe komt het dat op één week tijd drie bussen door defecte remmen een verkeersongeluk hadden? Betrof het oudere voertuigen? Hoe worden deze bussen door de MIVB onderhouden? Is het gebrek aan onderhoud te verklaren door een tekort aan technisch personeel?

Bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Uiteraard verleent de MIVB absolute voorrang aan de veiligheid van haar cliënten en medewerkers. Daarvoor is in heel wat procedures voorzien. Aan de remmen wordt bijzondere aandacht besteed tijdens het klein en groot onderhoud na respectievelijk 7.000 km, 15.000 km enzovoort. Bovendien worden de MIVB-bussen om de zes maanden aan een grondige technische*

environ six semaines, soit après 15.000 kilomètres, 30.000 kilomètres, etc., les bus de la STIB sont également soumis à un contrôle technique approfondi tous les six mois.

À chaque contrôle, une vérification totale des systèmes de freinage est effectuée, ainsi qu'un test complet des freins eux-mêmes. Les normes et les niveaux de tolérance sont identiques à ceux appliqués par l'inspection technique, et homologués par cette instance.

Une impression de chaque test de freins est conservée. Les tests sont toujours effectués en présence d'une personne compétente d'un niveau hiérarchique donné, dans ce cas-ci, un brigadier ou un surveillant. L'entretien et le remplacement des freins sont effectués dans trois garages. La procédure de travail sur les freins y est identique. Elle est établie selon les normes ISO et requiert un test complet des circuits de freins à tambour ou à disques, effectué sur un banc de test.

Je souhaite insister sur le fait que le personnel des ateliers de la STIB est totalement formé à l'entretien technique des systèmes de freinage, et ce, en collaboration étroite avec les constructeurs. De plus, il ne manque actuellement pas de techniciens formés au cadre.

Supposons que, malgré tous ces tests, des problèmes au niveau des freins surviennent. La procédure interne de la STIB est très claire : le chauffeur doit immédiatement arrêter son véhicule et contacter le dispatching. Le véhicule est immédiatement remplacé.

Venons-en aux cas spécifiques que vous avez mentionnés. Si un bus rencontre des problèmes de freins, cela ne signifie en aucun cas que le bus roule sans freins ! En pratique, c'est l'inverse qui se produit. Lorsque des problèmes surviennent au niveau des freins, ceux-ci se bloquent. Le bus n'a donc plus assez de puissance et ne peut plus poursuivre sa route.

Nous avons connaissance de deux incidents rapportés dont la description, donnée par les chauffeurs, était la suivante : "Pas de freins, ou puissance de freinage insuffisante". Le premier cas concerne un accident avec un bus du nouveau type A330, D1. Après une enquête technique approfondie et un examen visuel total de l'ensemble

contrôle onderworpen.

Bij elke controle worden zowel de remmen als het remstelsel volledig nagekeken. De criteria zijn gehomologeerd door de technische controle. Van elke remtest wordt een afdruk bijgehouden. Bovendien wordt de test altijd in het bijzijn van een bevoegd persoon uitgevoerd. Het onderhoud en de vervanging van de remmen gebeurt in drie garages, waar de werkwijze volgens de ISO-normen verloopt en het remcircuit volledig wordt getest.

Het personeel wordt in nauwe samenwerking met de constructeurs opgeleid om in het technisch onderhoud van de remsystemen te voorzien. Op dit ogenblik zijn er voldoende technici.

Bij aanhoudende remproblemen treedt de interne MIVB-procedure in werking: de bestuurder moet zijn voertuig onmiddellijk aan de kant zetten en de dispatching waarschuwen. Het voertuig wordt dan onmiddellijk vervangen.

Als een bus problemen heeft met de remmen, dan betekent dat niet dat de bus zomaar zonder remmen valt. In de praktijk gebeurt vaak het omgekeerde. De remmen blokkeren als er een defect optreedt en de bus kan dan niet meer verder rijden.

We hebben weet van twee incidenten. De bestuurders maakten gewag van uitvallende remmen en onvoldoende remvermogen. Het eerste geval betrof een bus van het nieuwe type A330, D1. Het remstelsel werd grondig geïnspecteerd en volledig intact bevonden. Ook op de remtestbank bleek de test helemaal conform, ondanks de schade vooraan aan de bus.

Bij het tweede incident was er een lichte aanrijding toen de bus van een helling naar beneden kwam. De bestuurder had de parkeerrem ontkoppeld en de bus laten rijden zonder de motor te starten, maar dan heeft de bus niet hetzelfde remvermogen. Dat ongeval is dus niet aan de remmen te wijten.

MIVB-bussen tussen 11 en 18 jaar oud zijn nog met trommelremmen uitgerust. Daarnaast telt de MIVB 399 recente bussen met schijfremmen. Het aantal incidenten dat aan falende remmen wordt toegeschreven, is niet af- of toegenomen.

Het eerste geval dateert van 23 september. Die bus was op 1 juni en 23 augustus gecontroleerd. Het

des pièces du circuit de freinage, aucun dommage et aucune cassure n'ont été constatés. Le véhicule a ensuite été mis en marche et placé sur le banc de test de freinage. Ce test était totalement conforme, malgré les dégâts à l'avant du véhicule. Le circuit de freinage était intact.

Le second fait concerne un accrochage où le bus était sur une pente dans le sens de la descente. Le chauffeur a laissé le bus rouler en lâchant le frein de stationnement et sans mettre le moteur en marche. Dans ce cas, le bus n'a pas la même puissance de freinage. Les freins ne sont donc pas à l'origine de l'accident.

Le parc des bus de la STIB comprend actuellement une série de bus de 11 à 18 ans équipés de freins à tambour et 399 bus récents entièrement équipés de freins à disque. Nous n'avons pas constaté d'augmentation ou de diminution d'incidents liés aux freins.

Le premier cas est survenu le 23 septembre. Le dernier contrôle technique du véhicule datait du 1er juin. Les dernières vérifications avaient été réalisées le 23 août. Le second accident a eu lieu le 27 septembre. Le dernier contrôle technique du véhicule datait du 20 avril. Les dernières vérifications avaient été réalisées le 22 août.

Quant à la question liée au personnel, dans le cadre défini de 235 agents, la STIB a actuellement un déficit de six personnes. Le recrutement est en cours. Comme de nombreuses sociétés, la STIB est confrontée à des difficultés de recrutement de personnel ayant les compétences techniques requises. Pour y remédier, un plan d'action a été mis en place par le département du personnel en 2011. Le projet s'intitule "Attraction and retention of technical talents".

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Comme je l'avais annoncé, ma deuxième interpellation était plus courte, mais les réponses ont été bien plus complètes que celles portant sur la collaboration avec De Lijn.

Je remercie donc la ministre.

- *L'incident est clos.*

tweede incident gebeurde op 27 september. Die bus was op 20 april en 22 augustus gecontroleerd.

Het volledige MIVB-controlepersoneelsbestand telt 235 medewerkers. Op dit ogenblik zijn er zes medewerkers te kort. De aanwervingsprocedure loopt. Zoals ook voor andere bedrijven is het moeilijk om technisch onderlegde mensen te vinden. In 2011 heeft de personeelsdienst daarom het actieplan 'Attraction and retention of technical talents' opgesteld.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Mijn tweede interpellatie was korter, maar het antwoord van de minister was dan weer vollediger dan op mijn vraag over de samenwerking met De Lijn.*

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. PAUL DE RIDDER

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la coordination et le soutien des sociétés de voitures partagées".

M. le président.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *Cambio est une société de voitures partagées active dans différentes villes du pays. La STIB est actionnaire à 49% de Cambio Bruxelles. La Région de Bruxelles-Capitale, mentionnée comme partenaire sur son site, ne lui octroie par contre plus de subsides.*

En janvier, vous disiez qu'en raison de la probable venue d'autres sociétés privées de voitures partagées sur le marché bruxellois, la Région devrait mettre en place un bon encadrement de ce secteur en croissance plutôt que de soutenir financièrement une entreprise privée.

Quels sont les résultats de l'étude comparative réalisée par votre administration pour voir comment organiser au mieux ce marché en Région bruxelloise ? Quelles conclusions en tirez-vous ? Quel délai vous fixez-vous pour donner forme à votre politique en la matière et pour la mettre en oeuvre ?

Dans l'attente d'une vision globale, combien de places de stationnement l'administration prévoit-elle sur les voiries régionales pour les véhicules partagés ?

La STIB a fait savoir qu'il n'y avait pas de raison de ne pas rester actionnaire de Cambio Bruxelles et que sa participation dans une autre société de voitures partagées n'était pas à l'ordre du jour. Est-il prévu de changer ou d'élargir l'actionnariat ?

En Flandre, Cambio réalise une enquête auprès de ses usagers tous les deux ans afin d'évaluer son activité. Comment Cambio évalue-t-il son activité à Bruxelles ? Quand le prochain rapport est-il prévu ? Plusieurs réactions sur son site internet indiquent que le fonctionnement de Cambio ne

INTERPELLATIE VAN DE HEER PAUL DE RIDDER

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het coördineren en ondersteunen van autodeelbedrijven".

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord.

De heer Paul De Ridder.- Cambio is als een autodeel- of carsharingorganisatie actief in diverse steden verspreid over het hele land. Cambio werd in Wallonië opgestart in 2002 en in Brussel in mei 2003. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt vermeld als partner op de webstek van Cambio en de MIVB is aandeelhouder van Cambio Brussel met 49% van de aandelen. In tegenstelling tot vroeger toen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest Cambio voor een bedrag van 275.000 euro subsidieerde, is dat nu niet meer het geval.

In de commissie voor de Infrastructuur verklaarde u in januari dat, wegens de vermoedelijke komst van andere privébedrijven voor autodelen op de Brusselse markt, "het gewest zich meer zal moeten richten op een goede regie en omkadering van de groeiende sector van het autodelen, in plaats van een specifiek privébedrijf financieel te ondersteunen."

U antwoordde op mijn schriftelijke vraag: "Aangezien er concurrerende bedrijven op de markt zijn gekomen zoals Zen Car en My Move, heb ik mijn administratie inderdaad een benchmarkingstudie laten starten om na te gaan (...) op welke manier we deze markt van het Brussels Gewest het best kunnen organiseren, opdat de diensten voor de gebruikers en de mobiliteitsdoelstellingen van het gewest optimaal zijn. Deze studie start begin juli 2011 en zal drie maanden duren. (...) Deze studie moet inderdaad een basis verschaffen waarop mijn beleid inzake autodelen zich zal baseren."

De resultaten zijn ongetwijfeld beschikbaar. Wat zijn de resultaten? Welke conclusies verbindt u daaraan voor uw beleid? Welke timing stelt u voorop om uw beleid ter zake vorm te geven en te

satisfait pas tout le monde.

implementeren?

In afwachting van een omvattende visie plant de administratie wel parkeerplaatsen op gewestwegen. In hoeveel parkeerplaatsen wordt zo voorzien?

De MIVB liet weten dat "er geen enkele reden is waarom de MIVB geen aandeelhouder zou blijven van Cambio Brussel. Het aandeel van de MIVB in een andere carshareonderneming is niet aan de orde". Zijn er plannen om het aandeelhouderschap te wijzigen of uit te breiden?

Er is een maandelijkse instroom van 130 klanten, maar ook een uitstroom van 40 klanten. Dat blijkt uit mijn schriftelijke vraag. In Vlaanderen evalueert het bedrijf Cambio zijn werking tweejaarlijks door een bevraging bij de gebruikers. Het volgende evaluatierapport wordt verwacht eind 2011. Hoe wordt de werking van Cambio in Brussel op dit moment geëvalueerd? Wanneer wordt het volgende rapport verwacht? Volgens een aantal reacties op de website is niet iedereen tevreden over de werking.

Discussion

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- M. De Ridder a intitulé sa question "La coordination et le soutien des sociétés de voitures partagées". J'avais plutôt intitulé la mienne "L'absence de coordination et les contradictions dans la gestion gouvernementale de la convention relative au projet E-Cambio". Elle a cependant été déposée trop tard.

Je souhaiterais vous interroger sur la gestion de la convention conclue entre la Région et Cambio sur le projet E-Cambio et sur les actes et déclarations du gouvernement qui ont émaillé le parcours de la gestion de ce dossier de 2009 à 2011. Après un examen attentif, je constate qu'elle recèle des incohérences, un manque de communication et surtout des contradictions profondes et graves. Un rappel chronologique des faits s'impose.

Le 13 octobre 2009, le secrétaire d'État à la mobilité annonce mot pour mot en commission : "Un projet d'expérience pilote de voitures électriques dans la flotte Cambio est actuellement étudié par le comité d'accompagnement de Cambio.

Besprekning

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- *Ik heb enkele vragen over de overeenkomst van het Brussels Gewest en Cambio betreffende het project E-Cambio en over de houding en de verklaringen van de regering. Volgens mij is er onvoldoende en slecht gecommuniceerd. Ik geef een overzicht.*

Op 13 oktober 2009 verklaarde de staatssecretaris van Mobiliteit dat er een proefproject met elektrische voertuigen van Cambio werd overwogen. Op 3 maart 2010 zei u dat het proefproject E-Cambio van start was gegaan, dat de overeenkomst tussen het Brussels Gewest en Cambio enkel over tests ging en eindigt in december 2011 en dat het eind 2011 wordt geëvalueerd.

Op 8 februari 2011 pleitte minister van Leefmilieu Huytebroeck ervoor dat Cambio gebruik zou maken van elektrische voertuigen. Op 18 februari 2011 zei u dat er veel proefprojecten met elektrische voertuigen bestaan, die niet met overheidsgeld

Nous prendrons les mesures nécessaires sur la base de cette expérience". Cinq mois après, le 3 mars 2010, vous annoncez à notre commission que le projet pilote E-Cambio est lancé et précisez textuellement : "La convention qui lie actuellement la Région et Cambio en ce qui concerne E-Cambio est limitée aux tests et prendra fin en décembre 2011. Le projet sera évalué en profondeur dans la seconde moitié de 2011".

Le 8 février 2011, soit onze mois plus tard, dans une réponse à une de mes questions, la ministre de l'Environnement déclare : "Nous voulons également intégrer les véhicules électriques dans la formule des voitures partagées Cambio". Dix jours plus tard, le 18 février, après la déclaration de votre collègue, vous annoncez en réponse à une question d'actualité de Mme Delforge : "Je tiens à faire savoir qu'il existe de nombreux projets liés à la voiture électrique qui ne font pas appel à un financement public. C'est pour cette raison que nous avons abandonné la subvention du projet E-Cambio".

Enfin, le 2 mars, vous répétez que le projet E-Cambio n'a, de fait, pas été poursuivi. Nous avons contacté la STIB, actionnaire à 49,5% de Cambio, ayant un administrateur au sein de la société. J'ai questionné la société sur le projet d'intégration de fait de véhicules électriques au sein du système Cambio et on m'a répondu que le comité d'accompagnement de Cambio avait pour mission de superviser la bonne utilisation par Cambio des subsides régionaux, qu'aucun subside n'avait été débloqué en faveur de Cambio pour soutenir le développement de voitures partagées électriques et qu'aucun rapport ne traitait de cette question.

Tout ce que je viens de dire est écrit noir sur blanc et je souhaiterais vous interroger sur différents points.

La convention relative à E-Cambio devait prendre fin en décembre 2011 et être évaluée en profondeur durant la seconde moitié de 2011. Pourquoi, selon vos propres dires, le projet a-t-il été abandonné en février 2011, soit quatre mois avant ladite évaluation ? À quand remonte très précisément la décision d'arrêter le projet ? La convention relative à E-Cambio incluait-elle une clause permettant d'y mettre fin ? Dans l'affirmative, sur quels motifs ?

En février 2011, vous annonciez que le projet était

worden gesubsidieerd, en dat u daarom besliste om E-Cambio niet te subsidiëren.

Op 2 maart zei u dat E-Cambio was stopgezet. Mijn fractie contacteerde de MIVB, omdat die een vertegenwoordiger in de raad van bestuur van Cambio heeft. Toen ik vragen stelde over elektrische voertuigen bij Cambio, kreeg ik te horen dat het begeleidingscomité van Cambio erover moest waken dat Cambio de subsidies van het Brussels Gewest goed gebruikt, dat Cambio helemaal geen subsidies had gekregen voor elektrische voertuigen en dat er geen verslag ter zake bestond.

De overeenkomst over E-Cambio zou aflopen in december en nog voor het einde van het jaar worden geëvalueerd. Waarom werd het project al opgegeven in februari 2011? Wanneer werd die beslissing genomen? Stond er een clausule in de overeenkomst die toeliet om het project stop te zetten? Zo ja, om welke redenen?

In februari 2011 zei u dat het project werd opgegeven, omdat er gelijkaardige projecten liepen die zonder overheids geld werden uitgevoerd. U beweerde dat E-Cambio handenvol geld kostte. In maart 2010 had u nochtans gezegd dat het Brussels Gewest geen subsidies zou verstrekken voor de aankoop van een elektrische wagen voor E-Cambio of voor de ontwikkeling van het gebruik van elektrische voertuigen voor autodelen. De subsidies zouden enkel dienen om personeelskosten en diensten van derden en ondernemers te betalen. Hoeveel geld werd er precies voor uitgetrokken?

Op 2 maart bevestigde u dat het Brussels Gewest geen cent aan het nieuwe project besteedde, hoewel u op 9 februari had verklaard dat de Gewestelijke Investeringssmaatschappij voor Brussel (GIMB) voor financiële steun zorgde. Hoe zit de vork in de steel?

In februari zei u dat een tweede speler zich bezig zou houden met autodelen. Negen dagen later had u het over een studie over het onderwerp.

Enkele dagen nadat minister Huytebroeck ervoor had gepleit dat er inzake autodelen gebruik zou worden gemaakt van elektrische wagens, vernamen we dat het project E-Cambio was stopgezet. Hoe verklaart u dat? Wanneer hebt u de andere regeringsleden ingelicht over die beslissing? Hoe

abandonné, car il en existait d'autres qui ne faisaient pas appel à des financements publics. Vous jugiez le projet E-Cambio très onéreux pour la Région. Pourtant, en mars 2010, vous aviez déclaré que la Région n'octroyait pas de subvention pour l'acquisition de la voiture pilote du projet E-Cambio de la STIB, ni pour le développement de voitures partagées électriques. Les seuls subsides régionaux visaient des frais de personnel et des prestations de tiers et de sous-traitants. Quel est le montant précis des subsides affectés à ces frais ? Quelle est la référence exacte du ou de(s) poste(s) budgétaire(s) où ils sont inscrits ?

Le 2 mars dernier, vous avez affirmé devant cette commission que la Région ne consacrait pas un euro à ce nouveau projet. Pourtant, le 9 février de la même année, vous déclariez à la presse : "La SRIB apportera un soutien financier à cet autre projet". Qu'en est-il ?

En février dernier, vous annonciez accueillir un deuxième acteur sur ce marché. Or, neuf jours plus tard, vous disiez avoir commandé une étude sur la possibilité de concilier ces différentes offres.

Comment expliquer que le ministre de l'environnement affirme que le gouvernement veut intégrer les voitures électriques aux formules de voitures partagées et que nous apprenons quelques jours plus tard que le projet a été abandonné ? Quand avez-vous informé vos homologues du gouvernement, particulièrement ceux chargés de la Mobilité et de l'environnement ? Comment se fait-il que votre secrétaire d'État chargé de la Mobilité affirme que le comité d'accompagnement de Cambio supervise une étude, alors que la STIB, représentée au sein de Cambio, affirme qu'il n'en a jamais été question ? Pourrait-on y voir plus clair ?

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Mme d'Ursel a déclaré que la Région n'intervenait pas, mais bien la Société régionale d'investissement de Bruxelles (SRIB). Je voudrais rappeler la position du PS sur ce point. Lorsqu'il était ministre régional du budget, M. Vanhengel s'était demandé s'il ne fallait pas consolider la SRIB dans le cadre de la Région bruxelloise. Je rappelle que la SRIB n'est pas la Région bruxelloise et que ses comptes ne sont pas consolidés au niveau de la Région. Elle a donc une capacité d'investissement qui dépend uniquement

legt u uit dat de staatssecretaris van Mobiliteit en de MIVB tegenstrijdige verklaringen aflegden over E-Cambio?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- Volgens mevrouw d'Ursel is de betrokken partij hier niet het gewest maar wel de Gewestelijke Investeringmaatschappij voor Brussel (GIMB). De GIMB valt niet samen met het Brussels Gewest en haar rekeningen worden niet op gewestelijk niveau geconsolideerd. Voor haar investeringscapaciteit hangt ze uitsluitend af van haar raad van bestuur.

de son conseil d'administration. Cette petite précision me semblait utile, au cas où Mme d'Ursel voudrait relancer le débat.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'étude relative aux sociétés de voitures partagées s'achève. Il ressort d'une première lecture de l'analyse comparative que plusieurs sociétés peuvent coexister sur le territoire de la Région. Un cadre juridique réglant le fonctionnement du secteur sera bientôt établi. Actuellement, Zen Car possède six stations et en aura sept de plus d'ici fin 2011. Cambio dispose de 78 stations et de plus de 200 emplacements.*

Les négociations concernant le futur contrat de gestion de la STIB sont en cours. Les voitures partagées seront abordées à cette occasion.

Cambio étant une entreprise privée, elle n'est pas tenue de nous remettre un dossier d'évaluation. Nous attendons toutefois avec impatience le rapport d'évaluation relatif à son activité à Bruxelles. J'espère que nous en recevrons bientôt des éléments.

(poursuivant en français)

En effet, on a abandonné le projet d'E-Cambio parce qu'il y a eu ce projet de voitures électriques qui est arrivé sur le marché bruxellois. Il s'agit de Zen Car qui se développait sans subsides. La SRIB a donné son appui à Zen Car par un prêt. C'est un projet économique qui a été jugé intéressant et porteur d'avenir. Il n'y a donc pas de subsides pour le projet de Zen Car. En ce qui concerne E-Cambio, nous avions déjà avancé dans nos pourparlers, mais n'étions pas encore parvenus à un contrat. La question du lien contractuel ne se pose donc pas.

M. le président.- La parole est à M. De Ridder.

M. Paul De Ridder (en néerlandais).- *Nous y reviendrons lorsque les résultats de l'étude seront connus.*

- *L'incident est clos.*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de studie over de autodeelbedrijven. Uit een eerste lezing van de benchmarking blijkt dat er verscheidene autodeelbedrijven kunnen samenleven op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er komt weldra een juridisch kader om de werking van het autodelen te regelen. Thans zijn er zes stations van Zen Car en tegen het einde van 2011 moeten er nog zeven bijkomen. Het gaat in totaal over meer dan twintig plaatsen op de openbare weg. Zen Car heeft ook standplaatsen in parkeergarages. Cambio beschikt momenteel over 78 stations en meer dan 200 autoplaatsen.

De besprekingen over het toekomstige beheerscontract met de MIVB zijn momenteel bezig. Het autodelen zal er ook aan bod komen.

Omdat Cambio een privé-onderneming is, wordt het niet geacht een evaluatierapport in te dienen bij de Brusselse overheid. Dat wil niet zeggen dat we ook niet uitkijken naar het evaluatieverslag over de werking in Brussel. Ik hoop dat we daarvan binnenkort gegevens krijgen.

(verder in het Frans)

Men laat het project E-Cambio vallen wegens de komst van Zen Car, een initiatief ter promotie van de elektrische auto dat geen subsidies behoeft. De enige steun die Zen Car gekregen heeft, is een lening van de GIMB.

Ons overleg met E-Cambio was nog niet in een contract uitgemond.

De voorzitter.- De heer De Ridder heeft het woord.

De heer Paul De Ridder.- De resultaten van de studie zijn blijkbaar nog niet volledig klaar. We zullen de zaak te gelegener tijd opnieuw aankaarten.

- *Het incident is gesloten.*

INTERPELLATION DE M. SERGE DE PATOUL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la remise en cause du réaménagement de l'avenue du Port suite à la décision de justice du 5 octobre 2011".

INTERPELLATION JOINTE DE M. AZIZ ALBISHARI,

concernant "les suites de la décision de justice du 5 octobre 2011 concernant le projet de réaménagement de l'avenue du Port".

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- J'avais déposé une demande de question orale, je serai donc bref. Le Bureau de notre assemblée l'a transformée en interpellation. En ce qui concerne le fond, je me réfère à l'interpellation de décembre dernier de Mme Teitelbaum. Celle-ci avait été très claire et avait traité l'ensemble de la question. Cette interpellation était particulièrement pertinente. Un ordre du jour motivé avait d'ailleurs été déposé, que j'avais eu le plaisir de cosigner avec Mme Teitelbaum. Je n'ai pas à paraphraser ce que Mme Teitelbaum avait parfaitement expliqué.

Je me limiterai donc aux faits d'actualité récents. On a dit, il est vrai : "Minder Grouwels, meer Brussel". Ce slogan est une réalité. Il est assez cohérent avec la politique du CD&V. Je suis toujours très reconnaissant aux acteurs politiques qui montrent une certaine constance dans leur action.

Dans ce cas présent, avec l'accord de gouvernement, le dossier montrait progressivement que vous étiez toute seule. Les membres du gouvernement ne savaient plus très bien ce qu'ils avaient décidé, ni ce qu'ils voulaient. La constance peut parfois isoler. Les membres du FDF sont bien informés de cette réalité politique.

INTERPELLATIE VAN DE HEER SERGE DE PATOUL

TOT MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het op losse schroeven zetten van de heraanleg van de Havenlaan na de rechterlijke beslissing van 5 oktober 2011".

TOEGEVOEGDE INTERPELLATIE VAN DE HEER AZIZ ALBDISHARI,

betreffende "de gevolgen van de gerechtelijke beslissing van 5 oktober 2011 betreffende het plan voor de heraanleg van de Havenlaan".

De voorzitter.- De heer De Patoul heeft het woord.

De heer Serge De Patoul (in het Frans).-
Aangezien ik oorspronkelijk een mondelijke vraag had ingediend, zal mijn interpellatie relatief kort zijn.

Ik refereer graag aan de bijzonder pertinente interpellatie van mevrouw Teitelbaum uit december 2010. Na afloop van haar interpellatie werd er een gemotiveerde motie ingediend, ondertekend door mevrouw Teitelbaum en mezelf.

Ten gevolge van de recente verwikkelingen in het dossier van de Havenlaan was de volgende slogan te horen: "Minder Grouwels, meer Brussel". U bleef in dit dossier consequent hetzelfde standpunt verdedigen, maar stilaan bent u geïsoleerd geraakt binnen de regering. Het FDF besefte maar al te zeer dat politieke rechtlijnigheid tot isolement kan leiden.

Ten gevolge van de vordering tot staking die ingediend werd door Inter-Environnement Bruxelles heeft het gerecht de werken voor de heraanleg van de Havenlaan stilgelegd. Die beslissing ligt in de lijn van de verzuchtingen van de buurtbewoners en de verdedigers van het Brusselse erfgoed, die pleiten voor het behoud van de platanen en de kasseien. De actievoerders vinden dat de wijzigingen te verregaand zijn en

À la suite de l'action en cessation des travaux de réaménagement de l'avenue du Port introduite par Inter-Environnement Bruxelles, la justice a finalement interdit les travaux initialement prévus par le gouvernement. Cette décision fait suite à de nombreuses réactions de riverains et défenseurs du patrimoine bruxellois, qui ne souhaitaient notamment pas que des platanes soient abattus et des pavés enlevés pour faire place à une artère présentant un profil totalement différent, alors que des travaux de cette ampleur n'étaient pas nécessaires et allaient même défigurer les lieux.

En réaction à cette décision de justice, les membres du gouvernement bruxellois se sont exprimés dans des sens variés. D'un côté, les ministres Ecolo et Groen! annoncent leur volonté de tourner la page, en envisageant le plus vite possible un nouveau projet pour préserver le patrimoine et le paysage de l'avenue. De l'autre, la ministre Grouwels fait part du fait que les avocats analysent la décision du juge et qu'elle envisage des démarches supplémentaires. En d'autres termes, d'un côté on fait amende honorable, de l'autre, on s'obstine à vouloir faire passer un projet contre l'avis de tous et contre l'intérêt de notre Région. Le permis venant à expiration le 8 octobre, il me serait agréable de connaître la position exacte du gouvernement bruxellois dans ce dossier.

Quelles sont les conclusions des analyses effectuées par les avocats du gouvernement ? Peut-être allez-vous me répondre selon les analyses de chaque cabinet ministériel, car il semble que les points de vue diffèrent largement les uns des autres. Quelles sont les actions que le gouvernement a prévu d'entamer après la décision de justice du 5 octobre ? J'attends bien, je le précise, la position du gouvernement dans son ensemble.

Quel est l'impact financier de l'arrêt des travaux ? Quelle est la position du gouvernement sur le dossier du réaménagement de l'avenue du Port ? Le permis étant expiré le 8 octobre, est-il prévu de le réintroduire ? Dans l'affirmative, sera-ce avec de petites modifications pour répondre aux arguments du juge, ou avec des modifications plus importantes pour répondre aux arguments des riverains et des associations ?

M. le président.- La parole est à M. Albishari pour son interpellation jointe.

vrezen dat het typische karakter van de laan verloren zal gaan.

De regeringsleden hebben op uiteenlopende manieren gereageerd op de gerechtelijke beslissing. De groene ministers willen zo snel mogelijk een nieuw project voorstellen dat wel getuigt van respect voor het erfgoed en het stedelijke landschap. Mevrouw Grouwels van haar kant heeft het dossier aan advocaten toevertrouwd en zal bijkomende gerechtelijke stappen ondernemen. Aangezien de vergunning op 8 oktober verstrekken is, wil ik het precieze standpunt van de volledige Brusselse regering kennen.

Tot welke conclusie komen de juristen van de regering? Hoe zal de regering reageren op de gerechtelijke beslissing van 5 oktober? Welke financiële impact heeft het stilleggen van de werkzaamheden? Zal er een nieuwe vergunningsaanvraag worden ingediend met kleine wijzigingen om tegemoet te komen aan de argumenten van de rechter of met ingrijpende wijzigingen om tegemoet te komen aan de argumenten van de verenigingen en de buurtbewoners?

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord voor zijn toegevoegde interpellatie.

M. Aziz Albishari.- Le projet de réaménagement de l'avenue du Port a donné lieu à d'intenses débats au cours de ces derniers mois tant au parlement qu'au sein de cette commission.

La décision de justice tombée ce 5 octobre 2011 interdisant la mise en oeuvre du permis d'urbanisme et en entraînant de facto la préemption constitue un fait nouveau majeur qui modifie les données du problème. Toutes les parties s'accordent sur la nécessité de réaménager au plus vite cette avenue laissée à l'abandon depuis des décennies. Il est donc urgent de relancer le travail sur de bonnes bases.

Un dédommagement est-il effectivement dû à l'adjudicataire des travaux et, dans l'affirmative, quelle en est la formule de calcul ? Vu les sommes en jeu, la Région s'est-elle adjoint les services d'un avocat pour défendre ses intérêts en cette matière ?

Au niveau administratif, confirmez-vous qu'une procédure complète de demande de permis d'urbanisme doive être relancée, avec rapport d'incidences et enquête publique ?

Au niveau de la conception des aménagements, de nouvelles études sont-elles prévues ou bien est-ce que le projet sera réintroduit tel quel ? Est-ce que l'étude des scénarios alternatifs prévoyant notamment la conservation des arbres existants, le maintien des pavés, l'aménagement de pistes cyclables, et permettant la création ultérieure d'une nouvelle ligne de tram, est à l'ordre du jour ?

Une concertation avec toutes les parties concernées (riverains, STIB, administrations régionales, communes et associations) est-elle programmée ?

Discussion conjointe

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- La décision de justice consécutive à l'action en cessation des travaux est tombée et vous donne tort, puisqu'elle a empêché le chantier de débuter. Je ne suis pas rassurée. Certaines voix au sein de la majorité prétendent qu'il faut effectivement tourner la page et envisager un nouveau projet qui tienne compte des erreurs du passé et qui intègre donc la préservation du

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Op 5 oktober 2011 verbood een gerechtelijke uitspraak de uitvoering van de stedenbouwkundige vergunning voor de heraanleg van de Havenlaan. Deze laan moet dringend worden aangepakt en dit werk moet dus overgemaakt worden.*

Krijgt de aannemer een schadevergoeding? Hoe wordt die berekend? Laat het gewest zijn belangen verdedigen door een advocaat?

Klopt het dat de procedure voor een stedenbouwkundige vergunning helemaal moet worden overgedaan, met een effectenstudie en een openbaar onderzoek?

Plant u nieuwe studies of zult u hetzelfde project opnieuw indienen? Overweegt u alternatieve scenario's, waarbij de bomen en de kasseien behouden blijven, fietspaden ingericht worden en de latere aanleg van een tramlijn mogelijk is?

Hebt u overleg vastgelegd met alle betrokkenen, zoals de omwonenden, de MIVB, de gewestelijke administraties, de gemeenten en verenigingen?

Samengevoegde bespreking

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *De rechbank heeft u in het ongelijk gesteld en een vordering tot staking van de werken ingesteld. De werf is niet van start kunnen gaan. Ik ben echter niet gerustgesteld. Binnen de meerderheid gaan er stemmen op om werk te maken van een volledig nieuw project dat geen afbreuk doet aan het erfgoed en de typische eigenschappen van de*

patrimoine et les caractéristiques de l'avenue du Port. D'autres voix sont nettement moins positives.

Vous avez récemment déclaré à la presse que le permis de bâtir délivré en 2008 pour le réaménagement de l'avenue du Port n'était pas périmé. Le 8 octobre dernier, en raison du recours en suspension devant le Conseil d'État, vous avez indiqué envisager d'introduire un recours contre la décision du tribunal de première instance, faisant droit à l'action en cessation environnementale du chantier.

Je souhaiterais y voir plus clair et connaître la position officielle, et de préférence unanime, du gouvernement. Pourriez-vous nous confirmer les déclarations et nous éclairer davantage sur les suites de ce dossier ? Qu'en est-il d'éventuelles procédures juridiques ou judiciaires ? Quelles sont les conclusions des experts et des avocats de la Région ? Des actions en justice sont-elles prévues ou évoquées à ce stade ?

Par ailleurs, nous avons sommairement chiffré les conséquences financières de ce fiasco à plusieurs millions d'euros d'indemnités de dédit à payer à l'entrepreneur à charge de la Région, et par conséquent du contribuable bruxellois. Ce montant s'ajoute aux indemnités de 3,5 millions d'euros déjà payées à la société qui gérait le projet du BILC.

Dans un souci de transparence, pourriez-vous nous faire état des conséquences financières et budgétaires de ce projet avorté pour la Région ? Quelles sont les perspectives d'avenir de réaménagement de cette avenue ? Quelles sont les prochaines démarches que vous comptez entreprendre sur le plan administratif ? Avez-vous un échéancier prévisionnel ? Avez-vous une idée des contours de la philosophie de ce projet ou s'agira-t-il d'une copie d'un ancien projet ? Allez-vous le repenser à la lumière des écueils relevés et largement concertés afin d'obtenir une adhésion partagée ?

M. le président.- La parole est à M. Close.

M. Philippe Close.- Contrairement à ce que soutient M. de Patoul, hormis l'opposition MR-FDF, nous sommes tous favorables à ce projet. Je soutiens la démarche du gouvernement sur ce projet, qui a par ailleurs été approuvé également par la commune de Bruxelles-Ville.

Havenlaan, maar er vallen ook minder positieve geluiden te horen.

U verklaarde onlangs dat de bouwvergunning van 2008 voor de heraanleg van de Havenlaan nog steeds geldig was. Op 8 oktober zei u dat u overwoog om in beroep te gaan tegen de uitspraak van de rechtbank van eerste aanleg.

Ik wil graag het officiële en bij voorkeur unanieme standpunt van de regering kennen. Kunt u uw verklaringen bevestigen en het dossier toelichten? Overweegt u nog gerechtelijke procedures? Welke conclusies trekken de specialisten en advocaten van het Brussels Gewest?

Door de gerechtelijke uitspraak zal het Brussels Gewest miljoenen euro's schadevergoeding moeten betalen aan de aannemer die de werken in de Havenlaan zou uitvoeren. De Brusselse belastingbetalen draait daarvoor op. Overigens moet het Brussels Gewest al 3,5 miljoen euro betalen aan het bedrijf dat het BILC zou realiseren.

Kunt u de financiële en budgettaire gevolgen toelichten? Hoe zal de heraanleg van de Havenlaan nu verlopen? Welke administratieve maatregelen zult u nemen? Zal de heraanleg volledig opnieuw worden gepland?

De voorzitter.- De heer Close heeft het woord.

De heer Philippe Close (in het Frans).- *De oppositiepartijen MR en FDF uitgezonderd, is iedereen voorstander van het project. Ik steun de aanpak van de regering. Het project kreeg trouwens ook de goedkeuring van Brussel-Stad.*

Certaines décisions de justice et certains recours me paraissent troublants. Il serait dangereux de laisser établir une telle jurisprudence, car celle-ci risquerait de mettre à mal tous nos permis. Il est clair que l'impartialité de la justice a été mise à l'épreuve ces derniers mois. La justice est-elle infaillible ? Elle nous fait en tout cas courir un risque. Il n'est déjà pas simple d'obtenir un permis au Conseil d'État, mais si des actions sont systématiquement entreprises auprès de lui pour interrompre les permis, plus aucun permis ne sera délivré à l'avenir !

Maintenant, il s'agit, pour le gouvernement, de sortir de cette situation, d'éviter que celle-ci ne coûte de l'argent et d'entamer les travaux de base sur l'avenue du Port.

Lors de la rentrée parlementaire, au mois de septembre, qui s'est effectuée dans un contexte de crise générale, la problématique des platanes de l'avenue du Port paraissait quelque peu en décalage par rapport à l'actualité. D'autres sujets, me semble-t-il, auraient dû mériter autant d'interpellations et de longs débats. Il importe cependant, pour le gouvernement, de relever ce défi et de sortir des débats concernant ce dossier. Il convient de procéder à la rénovation de l'avenue du Port, qui est une artère importante de liaison entre le nord et le centre de Bruxelles.

Je pense que des solutions existent, comme un plus petit permis pour certaines parties, offrant un minimum de sécurité juridique. L'objectif doit être de rénover l'artère. Sans doute le projet sera-t-il critiqué parce qu'il ne répond pas tout à fait à la norme et qu'il pourrait faire école. Je pense toutefois que la décision de justice peut aussi être critiquée et j'espère que les commentateurs diront qu'elle a peut-être franchi certaines limites. Dans ces conditions, il faudrait revoir les motivations pour tous les permis délivrés. Quoi qu'il en soit, des positions ont été arrêtées. Considérons-les comme un fil rouge et réglons ce qui peut l'être.

Mme la ministre, allez-vous essayer de faire les travaux d'urgence qui permettront d'éviter un délit tout en réalisant une rénovation partielle de l'avenue ? Cela me paraît une bonne issue, car en dépit des différents recours, nous risquons l'immobilisme. Or, s'il y a des opposants au projet, il y a aussi des gens, dans beaucoup de quartiers, et pas seulement dans la commune de Bruxelles-Ville

Ik heb het moeilijk met bepaalde gerechtelijke beslissingen, omdat ze ons vergunningstelsel dreigen te ondermijnen. Als er systematisch gerechtelijke stappen worden ondernomen om een vergunning tegen te houden, kunnen we weldra geen enkele vergunning meer afgeven!

Het is belangrijk dat de regering zonder al te veel kosten uit deze moeilijke situatie geraakt. De basiswerken aan de Havenlaan moeten worden aangevat, opdat deze belangrijke verbindingen tussen het noorden en het centrum van het gewest kan worden gerenoveerd. Het is wat vreemd dat er in september lange parlementaire debatten aan het lot van platanen werden gewijd, terwijl andere onderwerpen toch meer aandacht verdienden.

Een beperkte vergunning, die een minimale juridische zekerheid biedt, is een mogelijke oplossing. Wellicht kreeg het project kritiek, omdat het niet volledig aan de norm beantwoordt en een precedent schept. Maar ook de gerechtelijke beslissing is vatbaar voor kritiek. Ik hoop dat de waarnemers zullen melden dat het gerecht in dit dossier te ver gegaan is.

Zult u trachten de meest dringende werkzaamheden uit te voeren en u tot een deel van de laan te beperken? Zo niet dreigt u in immobilisme te vervallen. Het project kent trouwens niet alleen tegenstanders: heel wat buurtbewoners zouden willen dat er schot in de zaak komt.

mais également, par exemple, dans le quartier maritime, qui ont envie que la situation évolue dans l'avenue du Port.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Je répondrai d'abord à M. de Patoul.

En conclusion, la décision du tribunal de première instance sur l'action en cessation environnementale rend le permis inexécutable, même si le permis d'urbanisme est toujours existant, vu le recours au Conseil d'État du 30 septembre 2011. Pour répondre à Mme Teitelbaum, ce dernier recours suspend en effet la péremption du permis d'urbanisme en application de l'article 101 du COBAT.

Le gouvernement a chargé un groupe technique de l'analyse juridique, financière et technique du dossier, et se penchera sur la question dans les jours à venir. Il ne l'a pas encore fait. Si un recours est introduit contre cette décision du Tribunal de première instance, il doit l'être pour le 5 novembre. Il pourrait ensuite être traité dans un délai de six mois.

Les diverses actions en justice en cours n'ont pas encore trouvé leur épilogue. Il s'avère donc inapproprié et très difficile d'évaluer le montant des indemnités qui seront dues. Il ne fait toutefois aucun doute que celles-ci pourraient être comprises entre 1,5 et 4 millions d'euros.

M. Albishari m'a interrogé à propos du dédommagement. Un dédommagement sera dû à l'adjudicataire, pour autant que celui-ci introduise une demande justifiée. Il n'existe aucune formule de calcul établissant le montant du dédommagement. Il faudra négocier un montant en tenant compte de très nombreux facteurs. J'en cite quelques-uns : perte de rendement, immobilisation de matériel, perte de bénéfice, remboursement des frais effectifs, etc.

Tout cela sera analysé par mon administration, avec l'aide des conseillers juridiques internes et externes, en temps opportun. Pour l'instant, il n'y a pas lieu de relancer une procédure complète de permis. Le gouvernement n'a pas encore pris position à ce propos.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Door de uitspraak van de rechtsbank van eerste aanleg is de stedenbouwkundige vergunning onuitvoerbaar, ook al is ze nog geldig. Door het beroep bij de Raad van State van 30 september 2011 wordt het vervallen van de stedenbouwkundige vergunning ingevolge artikel 101 van het BWRO immers opgeschort.*

De regering heeft een technische werkgroep de opdracht gegeven om de juridische, financiële en technische aspecten van het dossier te bestuderen. Als we in beroep willen gaan tegen het vonnis van de rechtsbank van eerste aanleg, moet dat ten laatste op 5 november gebeuren. Vervolgens wordt de zaak binnen een termijn van zes maanden behandeld.

Het juridische getouwtrek is nog niet afgelopen. Daarom is het bijzonder moeilijk om te zeggen hoeveel schadevergoeding het Brussels Gewest zal moeten betalen, maar ongetwijfeld zal het over een bedrag van 1,5 tot 4 miljoen euro gaan.

De heer Albishari had het over een schadeloosstelling. Die zal verschuldigd zijn aan de aannemer als die een gemotiveerde aanvraag tot schadeloosstelling indient. Er bestaat geen vaste formule om het bedrag te berekenen. We zullen erover moeten onderhandelen, rekening houdende met factoren als winstderving, terugbetaling van effectieve kosten enzovoort.

Mijn diensten zullen te gepasteerde tijde alles onderzoeken. Momenteel is het niet nodig om een volledig nieuwe vergunning aan te vragen. De regering heeft hierover nog geen standpunt bepaald.

Het is niet aan mij, maar aan de minister van Stedenbouw, om te beslissen of er voor de toekomstige heraanleg een effectenstudie zal moeten worden uitgevoerd. Als wij een vergunning aanvragen, vragen we altijd het advies van de bevoegde ambtenaar van stedenbouw. Indien er een nieuwe vergunning wordt aangevraagd, komt er

Il ne m'appartient pas de décider si le futur projet nécessite la remise d'un rapport d'incidence. Cela reste une compétence du ministre de l'urbanisme, par l'entremise de son fonctionnaire délégué. Comme chaque fois que nous introduisons une demande de permis, nous sollicitons son avis quant à la composition du dossier. Si une nouvelle demande de permis est introduite, elle fera l'objet d'une enquête publique.

Le maintien des pavés dans la zone portuaire reste discutable et constitue une mauvaise solution, eu égard aux difficultés de circulation actuelles. Je peux d'ores et déjà vous dire qu'une alternative conservant les pavés dans cette zone ne serait viable qu'à court terme.

Des travaux lourds, de façade à façade, entraîneront inévitablement des risques importants pour la stabilité des arbres. La position actuelle des arbres conditionne fortement toute conception de l'aménagement futur, comme l'implantation de pistes cyclables, de trottoirs et de zones de stationnement. La création d'une ligne de tram dans l'avenue du Port n'a pas été décidée par le gouvernement.

Nous avons entre-temps lancé une étude sur la santé de ces arbres. Puisqu'ils ne seront pas abattus, il était urgent de les faire examiner. Normalement, les arbres des voiries régionales sont régulièrement examinés. Dans deux mois, nous en saurons davantage sur leur état.

En cas de nouvelle demande de permis, il est clair que des comités d'accompagnement et de participation devront être réinstaurés, ce qui s'imposera dès lors que nous nous dirigerons vers une nouvelle étude, ce qui sera sans doute nécessaire si un nouveau projet est envisagé. Nous devrons réunir les partenaires d'hier autour de la table : la commune de Bruxelles-Ville, la STIB, les riverains du port, les entreprises de l'avenue du Port, Tour et Taxis, la police, les services d'urgence, Bruxelles Environnement, etc.

De nouveaux partenaires seront également associés, dont la fonction n'existe pas encore au moment de l'étude précédente. Je pense au maître-architecte, à l'Agence de développement territorial (ADT) ou encore à la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), qui conduit actuellement des projets plus importants dans la

ook een openbaar onderzoek.

Het behoud van kasseien in het havengebied blijft betwistbaar en is geen goede zaak, want de kasseien veroorzaken verkeersproblemen en het betekent slechts een oplossing op korte termijn.

Ingrijpende werken brengen onvermijdelijk risico's met zich mee voor de stabiliteit van de bomen. Door de huidige positie van de bomen zijn de mogelijkheden voor het plannen van nieuwe fietspaden, voetpaden en parkeerzones beperkt. De regering heeft nog geen beslissing genomen over de aanleg van een tramlijn in de Havenlaan.

We hebben een studie laten uitvoeren over de gezondheidstoestand van de bomen in de Havenlaan, aangezien ze niet zullen worden omgehakt. Binnen twee maanden zullen we meer weten.

Als er een nieuwe vergunning wordt aangevraagd, moet er uiteraard opnieuw een begeleidingscomité en een participatiecomité worden opgericht. Dat is ook het geval als er een studie zal worden uitgevoerd voor een nieuw project. Daarbij zullen alle partners die eerder al rond de tafel zaten, waaronder Brussel-Stad, de MIVB en het bewonerscomité van de havenwijk, opnieuw worden betrokken.

Ook enkele nieuwe partners, die er op het moment van de vorige studie nog niet waren, zullen in dat geval bij de zaak worden betrokken. Ik denk bijvoorbeeld aan de bouwmeester.

Als er een nieuwe studie komt, zullen de werken niet meteen van start gaan.

Als de regering daartoe besluit, wil ik gerust bekijken welke kleinere ingrepen de toegankelijkheid van de Havenlaan voor fietsers en voetgangers kunnen verbeteren. Hopelijk vinden we binnen enkele weken de juiste formule.

zone.

Les travaux ne seront pas réalisés tout de suite si l'hypothèse d'un recommencement de l'étude est privilégiée.

Pour répondre à M. Close, si telle devait être la conclusion du gouvernement, je suis tout à fait disposée à voir quels petits travaux pourraient être réalisés pour rendre l'avenue du Port plus accessible aux piétons et aux cyclistes. J'espère que nous trouverons la bonne formule. La situation devrait se clarifier dans les semaines à venir.

M. le président.- La parole est à M. de Patoul.

M. Serge de Patoul.- Je note que vous ne pouvez aujourd'hui répondre à toutes nos questions. Nous reviendrons sur le sujet lorsque le dossier sera suffisamment avancé pour vous permettre de le faire.

En ce qui concerne l'évolution du dossier, le gouvernement n'a pas encore pris position et je remercie au passage M. Close pour les précisions apportées lors de son intervention.

Vous évoquez régulièrement un recours au Conseil d'État, mais qui déposerait ce recours ? Est-ce le gouvernement ?

Vous dites également que la solution des pavés ne peut être qu'une solution à court terme. Ces pavés sont quand même là depuis un siècle. Certes, la circulation a évolué, mais ils ont quand même prouvé leur résistance.

Il me semble par ailleurs évident que tout nouveau projet devra faire l'objet de réelles consultations avec les Bruxellois et les riverains.

M. le président.- La parole est à M. Albishari.

M. Aziz Albishari.- Je comprends bien que, puisque toute une série de décisions doivent encore être prises et certaines informations rester confidentielles, vous ne puissiez répondre à l'ensemble des questions.

Rappelons cependant que nous voulons tous que l'avenue du Port soit réaménagée. Elle n'a pas bougé depuis des décennies et la responsabilité, en cette matière, est donc partagée par l'ensemble du

De voorzitter.- De heer de Patoul heeft het woord.

De heer Serge de Patoul (in het Frans).- *We zullen hier op terugkomen wanneer u meer antwoorden kunt geven.*

U spreekt over een beroep bij de Raad van State maar wie moet dat aantekenen?

U zegt ook dat het behoud van de kasseien alleen een oplossing op korte termijn kan zijn. De kasseien liggen er nochtans al een eeuw en hebben hun weerstand bewezen.

In elk geval moeten de Brusselaars en de omwonenden over elk project daadwerkelijk geraadpleegd worden.

De voorzitter.- De heer Albishari heeft het woord.

De heer Aziz Albishari (in het Frans).- *Aangezien er nog een hele reeks beslissingen moet genomen worden en bepaalde informatie vertrouwelijk blijft, kunt u niet alle vragen beantwoorden.*

Wij willen allen dat de Havenlaan heraangelegd wordt. Jarenlang bleef ze onaangeroerd, waarvoor de Brusselse politiek volledig verantwoordelijk is.

Hoewel aanvankelijk iedereen het project steunde,

monde politique bruxellois.

Mais s'il y a eu unanimité dans la décision de soutenir le projet initial, des réalités ont changé depuis. J'ai eu l'occasion de le rappeler dans cette commission en 2009, lors d'une interpellation de M. Jef Van Damme portant sur les considérants très importants figurant dans le permis qui n'avait pas été modifié.

Depuis 2009, de plus en plus d'éléments, dont cette étude de la STIB, sont venus modifier notre conception de l'aménagement de cette avenue ; ceci expliquant cela.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTIONS ORALES

M. le président.- L'ordre du jour appelle les questions orales.

QUESTION ORALE DE MME VIVIANE TEITELBAUM

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,**

concernant "la stratégie de recrutement de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- Récemment, je vous ai interrogée sur l'organisation par la STIB d'une journée de l'emploi à destination des femmes. Organisée depuis 2010, son objectif serait de renouveler l'expérience une fois par an afin d'attirer un plus grand nombre de femmes au sein de l'entreprise.

En 2010, l'opération - d'un budget total de 2.000 euros -, n'a rencontré qu'un relatif succès puisque seules douze candidates y ont participé. Il faut reconnaître que la promotion de l'événement

is er sindsdien een en ander veranderd. Ik heb dat reeds aangehaald in 2009, ter gelegenheid van de interpellatie van de heer Jef Van Damme over de consideransen in de vergunning, die niet werd gewijzigd. Zo heeft onder andere het onderzoek van de MIVB ons onze mening doen herzien.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELINGE VRAGEN

De voorzitter.- Aan de orde zijn de mondelinge vragen.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW VIVIANE TEITELBAUM

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "het aanwervingsbeleid van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- *In 2010 nam slechts een twaalftal vrouwen deel aan de tewerkstellingsdag die de MIVB organiseert om meer vrouwen aan te werven. Het evenement werd alleen maar gepromoot via affiches bij Actiris en in de missions locales.*

Werd de operatie geëvalueerd, zodat er betere resultaten, niet het minst meer aanwervingen, kunnen worden genoteerd?

Gelet op het feit dat de MIVB heel weinig vrouwen

était particulièrement ciblée puisqu'elle s'est limitée à des affiches accrochées chez Actiris et dans les missions locales.

J'aimerais savoir si une évaluation a été menée ou le sera afin d'améliorer la performance d'une telle opération en vue d'obtenir des résultats plus encourageants tant en termes de participation, que, bien évidemment, d'engagement. En effet, nous connaissons toutes et tous le faible taux de personnel féminin de la STIB. À cet effet, ne faudrait-il pas diversifier davantage la promotion de tels événements et cibler plus précisément le public visé ?

D'autre part, n'y a-t-il pas lieu d'envisager ce type d'opérations dans un cadre plus global, et peut-être complémentaire à d'autres journées de l'emploi tout public ? À cet égard, combien de journées de l'emploi sont-elles organisées chaque année ? Sont-elles tout public ou visent-elles des cibles particulières ? Si oui, lesquelles ?

Enfin, je suppose qu'une réflexion sur la stratégie de recrutement globale de la STIB existe. Dès lors, une approche du genre y est-elle intégrée ? Quels sont les canaux actuellement mis en place pour remplir l'objectif de recrutement de la société et quels sont les moyens qui y sont consacrés ? D'autres pistes sont-elles envisagées et de nouveaux projets seront-ils développés à cet égard à court ou moyen terme, et, le cas échéant, lesquels ? Qu'en est-il de leur évaluation ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Afin de répondre spécifiquement à l'attente de tous les candidats, la STIB met en place des journées de l'emploi organisées par fonction, en précisant clairement que tous les postes à pourvoir sont ouverts aux hommes comme aux femmes. De plus, ce message de diversité est clairement repris dans toutes les annonces de recrutement de la STIB. Je cite : "Parce que nous croyons qu'une entreprise est riche de la diversité de son personnel, nous engageons des femmes et des hommes de tout âge et de toute origine dont l'expérience et le savoir-faire constituent un atout".

Les candidats, femmes et hommes, ont comme interlocuteurs des membres du département des

tewerkstelt, moet de promotie van dergelijke initiatieven niet meer op die doelgroep worden toegespitst?

Is het niet nuttig om algemene tewerkstellingsdagen op het getouw te zetten open voor alle publiek? Hoeveel tewerkstellingsdagen worden er voor welke doelgroepen jaarlijks georganiseerd?

Heeft de MIVB in haar rekruteringsstrategieën aandacht voor de genderproblematiek? Via welke kanalen probeert zij haar aanwervingsdoelstellingen te realiseren? Hoeveel middelen besteedt zij daaraan? Zal ze nieuwe projecten ter zake organiseren? Zal ze die evalueren?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- Om aan de verwachtingen van de kandidaten tegemoet te komen, organiseert de MIVB tewerkstellingsdagen per functie, die zowel voor vrouwen als mannen toegankelijk is. Ook op diversiteit wordt in alle aankondigingen ingezet.

Kandidaten worden door zowel vrouwelijke als mannelijke gesprekspartners van het departement human resources en het departement met de vakante betrekkingen te woord gestaan. Na evaluatie van de tewerkstellingsdagen heeft de MIVB beslist om zich vooral te laten leiden door het principe van de geschikte persoon voor de ene of gene job en niet zozeer door gender.

ressources humaines - au minimum trois femmes et deux hommes -, et des membres du département dont dépend la fonction ciblée. La parité entre les femmes et les hommes y est également respectée. Les différentes évaluations menées après les journées de l'emploi de la STIB ont conforté le département des ressources humaines de l'entreprise dans l'idée de se concentrer sur les fonctions plutôt que sur les genres.

Les journées de l'emploi de la STIB sont orientées vers les métiers de chauffeur, d'agent de sécurité, de patrouilleur et de technicien. Lors de la publication de l'annonce de ces journées de l'emploi, une attention particulière est donnée à l'image de la femme. On utilise systématiquement des photos de femmes et d'hommes, la mention "homme/femme", des témoignages de femmes travaillant à la STIB, etc. La participation féminine la plus forte lors des journées de l'emploi a été celle du samedi 10 septembre dernier qui se concentrait sur le recrutement d'agents de sécurité. Le taux de participation des femmes était de 23%.

En septembre et octobre 2011, quatre journées de l'emploi ont été organisées en fonction des différents besoins en recrutement de la STIB. D'autres journées seront encore programmées avant la fin 2011. En plus de celles qu'elle met en place, la STIB participe à environ quinze journées de l'emploi tout public par an, d'initiatives publiques ou privées comme, par exemple, Talentum, Berlaymont, Bourse emploi, Brussels GO job, Passeport emploi et bien d'autres.

La stratégie du recrutement consiste à encourager autant la candidature des femmes que des hommes. La réalité prouve par ailleurs que des métiers techniques comme ingénieur civil et industriel ou encore ouvrier technique constituent des voies d'emblée plus sollicitées par les hommes. L'approche au niveau de la parité entre les hommes et les femmes se concrétise par la parité entre les hommes et les femmes dans les autres métiers ; l'acceptation de facto d'une majorité de femmes dans des métiers plus administratifs (ressources humaines, département commercial, logistique, planification) et la présence sur le site internet de la STIB d'images tant féminines que masculines.

De manière plus large, la STIB mène un projet sur l'acquisition et la rétention de talents au travers d'actions concrètes portant sur l'analyse des besoins

De tewerkstellingsdagen van de MIVB focussen op het beroep van bestuurder, veiligheidsagent, patrouilleur en technicus. Daarbij wordt speciaal op het imago van de vrouw gelet. Zo worden systematisch foto's van mannen én van vrouwen gebruikt en bij elke functie wordt man/vrouw vermeld. De tewerkstellingsdag van 10 september 2011 met het oog op de aanwerving van veiligheidsagenten was tot hier toe het meest succesvol met een participatie van 23% vrouwen.

In september en oktober 2011 werden in totaal vier tewerkstellingsdagen georganiseerd en er volgen er nog. Daarnaast neemt de MIVB deel aan een vijftiental tewerkstellingsdagen per jaar zoals Talentum, Berlaymont, JobBeurs en Brussels Go Job.

Zowel de kandidaatstelling van vrouwen als van mannen wordt aangemoedigd. Technische beroepen zoals ingenieur of technicus worden zo al meer door mannen ingevuld. Pariteit tussen mannen en vrouwen wordt daarom in andere beroepen doorgevoerd. De facto worden meer vrouwen dan mannen in administratieve functies ingezet. Op de webstek van de MIVB worden zowel vrouwen als mannen afgebeeld.

De MIVB voert een project met betrekking tot de werving en het behoud van talent en onderzoekt daarvoor de noden van de markt, voert een interne en externe communicatie, geeft opleidingen en sluit partnerschappen met scholen om de aanwervingen te optimaliseren. Pariteit tussen mannen en vrouwen is daarbij een gezonde parameter.

Bovendien is het verboden iemand op basis van gender te weigeren.

du marché, la communication interne et externe, la formation, le partenariat avec des écoles et ce, afin de rendre la politique de recrutement de la STIB plus efficace. Le respect de la parité entre les hommes et les femmes est un paramètre incontournable d'une gestion saine des ressources humaines.

En dehors du cadre légal, il est interdit de refuser sur la base du genre quelque personne que ce soit.

M. le président.- La parole est à Mme Teitelbaum.

Mme Viviane Teitelbaum.- La STIB commence à prendre conscience de la nécessité de communiquer en termes de genre afin d'augmenter son personnel féminin dans les métiers dits masculins. Les chiffres restent peu élevés, il reste beaucoup à faire. Je salue néanmoins les efforts entrepris et resterai attentive à la question.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "l'organisation et le financement
des adaptations des dépôts et ateliers de la
STIB".

M. le président.- La parole est à Mme d'Ursel.

Mme Anne-Charlotte d'Ursel.- En juin de cette année, le directeur des études générales et stratégiques de la STIB expliquait à l'occasion d'un colloque que le développement des ateliers et dépôts nécessiterait une réflexion et des mesures de financement très importantes, étant donné l'impact prévu des mesures du Plan Iris 2.

Le constat est clair : le Plan Iris 2 induit environ 16% de places de parking en moins, soit 45.000 places. Le report modal attendu nécessitera une demande de nouveau matériel qui s'élève, pour les bus, à environ 150 bus supplémentaires, et à 200 bus articulés. Pour ce qui est des trams, en

De voorzitter.- Mevrouw Teitelbaum heeft het woord.

Mevrouw Viviane Teitelbaum (in het Frans).- De MIVB begint te begrijpen dat er op een andere manier gecommuniceerd moet worden om meer vrouwen aan te trekken voor de zogenaamde mannelijke beroepen. Er werden al inspanningen geleverd, maar nog niet voldoende.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de organisatie en de financiering van de aanpassing van de depots en werkplaatsen van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw d'Ursel heeft het woord.

Mevrouw Anne-Charlotte d'Ursel (in het Frans).- In juni 2011 verklaarde de directeur algemene en strategische studies van de MIVB dat voor de uitvoering van het Iris 2-plan de MIVB heel wat zal moeten investeren in de aanpassing van de werkplaatsen en depots.

Door het plan zullen ongeveer 45.000 parkeerplaatsen verdwijnen. Mensen zullen overstappen naar het openbaar vervoer. Er zullen dus meer voertuigen nodig zijn: ongeveer 150 bussen en 200 gelede bussen. Ook het aantal trams moet verhogen. Om al die voertuigen te plaatsen, zal ongeveer 40% meer ruimte nodig zijn.

2011, la longueur cumulée de l'ensemble des trams composant la flotte de la STIB atteignait 12 kilomètres. Or, ce matériel roulant supplémentaire nécessitera une hausse de 40% de l'espace disponible. Le développement massif de nouveaux dépôts et ateliers d'entretien est donc crucial ; faute de quoi, le Plan Iris 2 sera tout simplement irréalisable.

Le boom démographique et la pression en termes de logements étant le souci majeur de la Région, la construction souterraine de ces entrepôts sera nécessaire. Or, ce type de construction doit s'inscrire dès maintenant dans le cadre des objectifs de 2060, au risque de ne pas savoir, dans 20 ou 30 ans, où installer ces dépôts en raison du degré de densification du logement sur le territoire régional. Il sera alors impossible d'imposer des constructions en surface.

Vers 2004, la STIB avait établi différents projets portant sur la création ou la mise à niveau technique de bâtiments et d'équipements pour l'entretien des nouveaux trams et bus articulés. On citait pêle-mêle la modernisation générale progressive de l'atelier Demets, l'adaptation pour le remisage des bus articulés au dépôt de Haren, la modernisation générale du dépôt mixte de Delta, la rénovation du dépôt de Woluwe, la construction et la mise en service du dépôt de Vandermeeren, la modernisation générale du dépôt de l'avenue du Roi, l'extension des capacités de remisage du dépôt d'Ixelles, la rénovation de la remise haute de Schaerbeek. Figurait également au programme le développement d'un nouveau site dans le sud de Bruxelles, augurant le futur projet Marconi.

Du côté des ateliers, M. Smet avait expliqué en 2008 que la STIB avait programmé le déménagement de l'atelier automobile de la rue de Bonne vers Haren en 2008-2009 et la désaffection, vers 2010-2012, des ateliers de trams de la rue de Cureghem et de la rue de Belgrade à Saint-Gilles, devenus obsolètes et inadaptés au nouveau matériel roulant. En 2008, les études de faisabilité en vue de la construction d'un nouvel atelier central pour le matériel roulant venaient de démarrer.

Entre trois et sept ans se sont écoulés depuis ces différentes annonces et les projets évoqués ont suivi leurs cours, certains étant achevés, d'autres pas, d'autres encore remaniés. L'emprunt octroyé à la

Er moeten dus heel wat nieuwe depots en werkplaatsen komen.

Omdat ook huisvesting belangrijk is, zullen die depots vooral ondergronds gebouwd moeten worden. Daar moeten we rekening mee houden in de doelstellingen voor 2060, anders hebben we binnen twintig of dertig jaar geen plaats meer voor de depots.

Rond 2004 ontwikkelde de MIVB verschillende projecten voor de technische opwaardering van gebouwen en uitrusting voor het onderhoud van de nieuwe bussen en trams. Er was sprake van aanpassingen aan de depots Demets, Haren, Delta, Woluwe, Vandermeeren, Koningslaan, Elsene en Schaerbeek. In het zuiden van Brussel zou een nieuw terrein ontwikkeld worden.

Verder plande de MIVB de verhuizing van de automobielwerkplaats van de De Bonnestraat naar Haren (2008-2009) en de sluiting van de tramwerkplaatsen van de Kuregemsestraat en de Belgradostraat (2011-2012). In 2008 gingen ook de haalbaarheidsstudies van start voor de bouw van een nieuwe centrale werkplaats voor het rollend materieel.

Sinds al deze aankondigingen zijn sommige projecten voltooid, andere aangepast. De werkzaamheden aan de depots zijn gedeeltelijk gefinancierd met een lening van de Europese Investeringsbank aan de MIVB.

Momenteel onderhandelt u over het nieuwe beheerscontract van de MIVB met de wetenschap dat het Iris 2-plan een grote impact zal hebben. Wat zijn de plannen voor de bouw van nieuwe werkplaatsen en depots?

Heeft de MIVB een ontwikkelingsplan opgesteld, zoals in 2007, voor de bouw en uitrusting van de depots tijdens de komende decennia? Bevat dit plan ook een studie over de financiering? Welke financieringsmogelijkheden ziet de MIVB?

STIB par la Banque européenne d'investissement a financé partiellement les travaux relatifs aux dépôts.

À l'heure où le Plan Iris 2 a fixé des objectifs qui auront un impact considérable sur les capacités de la STIB et où se négocie le nouveau contrat de gestion de la STIB, quels sont les projets et moyens de financement prévus pour faire face à l'indispensable construction de nouveaux dépôts et ateliers sur le territoire bruxellois ?

La STIB a-t-elle mis sur pied un plan de développement, à l'instar de celui de 2007, pour orienter la politique de localisation et d'équipement des dépôts à mener au cours des prochaines décennies ? Si c'est le cas, une étude concernant le financement des futurs projets a-t-elle été intégrée au sein de ce plan ? Si oui, quelles sont les pistes dégagées par la STIB en matière de financement de ces projets ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Votre question me permet de mettre en évidence l'important travail réalisé par la STIB ces dernières années afin de répondre aux défis posés en matière de dépôts.

Vous avez cité différents projets. J'ai en ma possession la liste des réalisations finalisées.

Il s'agit de :

- la mise en service du dépôt de métro et de bus Jacques Brel ;
- l'ouverture du nouveau dépôt de trams de Haren (phases 1 et 2) ;
- la rénovation et l'extension du dépôt de l'avenue de l'Hippodrome à Ixelles ;
- une première adaptation du remisage des bus à Haren ;
- la rénovation du dépôt de Woluwe.

Ces différentes réalisations ont permis de répondre à l'agrandissement du parc du matériel roulant de la dernière décennie. Une partie des nouveaux trams actuellement en commande pourra également y être

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De MIVB heeft de voorbije jaren heel wat inspanningen geleverd om voor voldoende depots te zorgen.*

De volgende projecten zijn afgerond:

- de bouw van het metro- en busdepot Jacques Brel;*
- het nieuwe tramdepot van Haren (fases 1 en 2);*
- de renovatie en uitbreiding van het depot aan de Renbaanlaan in Elsene;*
- een eerste aanpassing van het busdepot in Haren;*
- de renovatie van het depot van Woluwe.*

Hiermee kan de MIVB de aangroei van het rollend materieel van het voorbije decennium opvangen en ook een deel van de trams die nog in bestelling zijn. Een centrale werkplaats voor de trams in Haren staat nog steeds op de agenda, net als de geleidelijke renovatie van de andere. De MIVB wil in het nieuwe beheerscontract de strategische elementen opnemen die de ontwikkeling van de depots op middellange en lange termijn

accueillie. La création de l'atelier central de réparation des trams à Haren est toujours à l'ordre du jour, ainsi que la rénovation progressive des autres sites d'exploitation. La STIB envisage actuellement d'intégrer dans le futur contrat de gestion les principaux éléments stratégiques à moyen et long termes pour le développement des dépôts.

En ce qui concerne le métro, la priorité est de trouver un nouveau dépôt au-delà de la station Érasme. C'est indispensable dans le cadre du projet d'automatisation Pulsar. Un dépôt devra également s'ouvrir à Haren dans la perspective du prolongement de l'axe nord-sud. Un autre, idéalement situé au nord-ouest, sera aussi nécessaire à moyen terme.

Pour le tram, la priorité va évidemment à la concrétisation du dépôt Marconi, sans lequel il sera impossible de stocker les trams déjà commandés. D'autres lieux devront s'ouvrir pour répondre à la demande future. C'est actuellement à l'ouest et au nord-ouest que se concentre la recherche de sites éventuels. Dans l'intervalle, des solutions de fortune devront être trouvées et des infrastructures existantes, modernisées.

À court terme, c'est pour les bus que la situation est la plus critique. En effet, toutes les études plaident pour que la STIB agrandisse à brève échéance son parc de bus articulés. Si des réorganisations internes des dépôts de Haren et Jacques Brel permettront de dégager quelques emplacements, c'est principalement au sud de Bruxelles qu'il est impératif de trouver un nouveau site pour un dépôt de bus. Pour l'instant, aucune solution n'a encore été dégagée.

Il va de soi que ce plan d'investissement ne pourrait se concrétiser sans en examiner les modes de financement. C'est la raison pour laquelle la STIB a confié à une équipe de juristes et de conseillers financiers spécialisés le soin d'examiner les possibilités concrètes de financement alternatif pour la réalisation de projets de ce type.

Cette étude est en cours. Ses résultats permettront au gouvernement d'intégrer à la fois les éléments du plan stratégique concernant les dépôts et son mode de financement au nouveau contrat de gestion.

- *L'incident est clos.*

garanderen.

Voor het automatiseringsproject Pulsar moet er prioritair een nieuw metrodepot komen voorbij het station Erasmus. Met het oog op de verlenging van de noord-zuidas komt er ook een depot in Haren. Op middellange termijn moet er nog een depot bijkomen in het noordwesten.

Voor de trams is de bouw van het Marconidepot de prioriteit. Dat is nodig om de bestelde trams onder te brengen. Er zullen later nog meer depots moeten bijkomen, vooral in het westen en het noordwesten.

Op korte termijn is de toestand vooral voor de bussen kritiek. Alle studies pleiten voor meer gelede bussen. Vooral in het zuiden is er een nieuw busdepot nodig. Momenteel is daar nog geen oplossing voor.

De MIVB heeft een groep juristen en financiële experts de opdracht gegeven om de financieringsmogelijkheden van dit investeringsplan te onderzoeken.

Zodra de resultaten van die studie bekend zijn, kan de regering het strategische plan voor de depots met de financieringswijze ervan opnemen in het beheerscontract.

- *Het incident is gesloten.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la compétence des contrôleurs de la STIB".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *La STIB reste confrontée à un problème de compétence en matière de contrôle des fraudeurs. En effet, les contrôleurs ne peuvent pas exiger de vérifier la carte d'identité et la police ne peut transmettre les données à la STIB. Pourtant, la STIB exige de ses contrôleurs qu'ils demandent à vérifier la carte d'identité, ce qui les expose à une amende du ministère de l'Intérieur.*

Une concertation a déjà eu lieu en décembre 2009 entre votre cabinet et celui d'Annemie Turtelboom, ministre démissionnaire de l'Intérieur, concernant les contrôles d'identité effectués par les agents de sécurité.

Vous avez annoncé précédemment que votre service juridique préparait une adaptation des compétences au niveau régional. Sait-on désormais comment résoudre la situation ? Quelle sera la solution ? Quand sera-t-elle mise en place ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de bevoegdheid van de controleurs van de MIVB".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- De MIVB heeft nog steeds een bevoegdheidsprobleem bij het uitvoeren van controles op zwartrijden. De controleurs mogen geen identiteitskaarten opeisen. Dat kan enkel de politie. Die mag echter op zijn beurt de gegevens niet aan de MIVB doorgeven. De MIVB eist van haar werknemers dat zij de identiteitskaart wel opvragen. Daardoor kunnen de betrokken werknemers door Binnenlandse Zaken worden beboet.

Die situatie is nu al een tijdje gaande en is onhoudbaar voor het personeel. In december 2009 reeds is er overleg geweest tussen uw kabinet en dat van Annemie Turtelboom, ontslagen federaal minister van Binnenlandse Zaken, over de uitoefening van identiteitscontroles door veiligheidsagenten. Tijdens die vergadering werd onder andere overeengekomen dat uw kabinet zou onderzoeken op welke manier de betreffende Brusselse ordonnantie kan worden aangepast. Op die manier kan een wettelijke basis gecreëerd worden zodat de politiediensten de identiteitsgegevens van overtreders aan de veiligheidsdiensten van de openbare vervoersmaatschappij kunnen doorspelen.

In uw antwoorden op vorige parlementaire vragen over deze kwestie liet u weten dat op gewestelijk niveau een aanpassing van de bevoegdheden wordt voorbereid. Uw juridische dienst zou ermee bezig zijn.

Is het intussen duidelijk hoe men de situatie zal oplossen? Hoe ziet de oplossing eruit? Wat is de timing voor de invoering ervan?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *L'adaptation de la loi fédérale relative aux services de sécurité privés s'est révélée impossible. Dès lors, il a été décidé de pénaliser le refus de s'identifier. L'ordonnance du 22 novembre 1990 sera adaptée dans ce sens, ainsi que l'arrêté du 13 décembre 2007 fixant certaines conditions d'exploitation des transports en commun en Région de Bruxelles-Capitale.*

Grâce à ces adaptations, les constatations faites par le personnel de contrôle seront authentiques. Le traitement des amendes administratives sera assuré par la STIB et sera abandonné si le parquet décide de se saisir du dossier.

La non-remise de la carte d'identité étant punissable, l'auteur pourra être retenu jusqu'à son identification par les services de police. Ceux-ci pourront transmettre l'identité des contrevenants aux agents de contrôle et dresser un procès-verbal en cas d'infraction à l'arrêté. Ces modifications, approuvées en première lecture par le gouvernement bruxellois, sont actuellement soumises à l'avis du Conseil d'État.

Je souligne que dans l'attente d'une solution définitive, la direction de la STIB a donné des instructions très claires à son personnel de sécurité, qui peut continuer à effectuer des contrôles dont la STIB assume l'entièvre responsabilité.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het bleek onmogelijk om de federale wet op de private veiligheidsdiensten te laten aanpassen. Om identiteitscontroles op een efficiënte manier mogelijk te maken hebben we ervoor geopteerd om de weigering om zich te identificeren strafbaar te maken. De ordonnantie van 22 november 1990 zal in die zin aangepast worden alsook het besluit van 13 december 2007 tot het vaststellen van sommige exploitatievoorwaarden van het openbaar vervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dat besluit bevat de overtredingen waarvoor de MIVB veiligheidsagenten vaststellingen kunnen doen.

De voorgestelde wijzigingen zullen uiteindelijk tot gevolg hebben dat de vaststellingen gedaan door het controlepersoneel authentiek zijn. Verder zal de MIVB de administratieve boetes afhandelen. Die administratieve afhandeling dooft uit indien het parket de mogelijkheid uitoefent om het dossier naar zich toe te trekken.

Aangezien het niet overhandigen van de identiteitskaart bestraft wordt, kan de dader gevatten worden in afwachting van zijn identificatie door de politiediensten. Door erkend te worden als administratieve autoriteit kunnen de politiediensten de identiteit van de overtreders zonder probleem overmaken aan de controleagenten. De politiediensten kunnen ook processen-verbaal opstellen voor inbreuken tegen het besluit. Bovenvermelde wijzigingen werden door de regering goedgekeurd in een eerste lezing en bevinden zich nu voor advies bij de Raad van State.

Ik benadruk dat de directie van de MIVB in afwachting van een definitieve oplossing zeer duidelijke instructies geeft aan haar veiligheidspersoneel. De veiligheidsagenten kunnen controles blijven uitoefenen en de MIVB neemt op alle vlakken de volle verantwoordelijkheid voor de manier waarop dat gebeurt. Er kan geen sprake van zijn dat de controles stilvallen omdat de kwestie nog niet geregeld is.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Ik ben uiteraard benieuwd wat de Raad van State daarvan gaat zeggen. Ik heb begrepen dat het alleen maar over de identiteitskaart gaat. Als mensen bijvoorbeeld hun identiteitskaart niet meehebben, volstaat dan

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- *Je suis curieuse de connaître l'avis du Conseil d'État. Si je comprends bien, il n'est question ici que de la carte d'identité. Qu'en est-il des autres preuves d'identité ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- En effet, il s'agit ici de la carte d'identité. Si la réforme aboutit, nous aurons l'occasion d'envisager toutes les situations possibles au parlement.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME CAROLINE PERSOONS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la mise en oeuvre de la nouvelle identité visuelle des taxis bruxellois".

M. le président.- À la demande de l'auteure, et avec l'accord de la ministre, la question orale est reportée à une prochaine réunion.

QUESTION ORALE DE MME ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la méthodologie du contrôle de qualité du nouveau matériel roulant de la STIB"

een ander bewijs van hun identiteit, zoals een SIS-kaart of een ander officieel document? Wordt dat ook onderzocht?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Het gaat hier wel degelijk over de identiteitskaart. De veiligheidsdiensten van de MIVB krijgen een goede opleiding hoe ze met dergelijke situaties moeten omgaan. Ze zullen er niet met de hakbijl invliegen.

Als de hervorming erdoor komt, hebben we in het parlement nog volop de gelegenheid om over alle mogelijke situaties van gedachten te wisselen. We moeten eerst weten of we op deze weg verder gaan. Dit lijkt ons de oplossing om een goed antwoord op het probleem te bieden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW CAROLINE PERSOONS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de nieuwe look van de Brusselse taxi's".

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener, en met instemming van de minister wordt de mondelinge vraag naar een volgende vergadering verschoven.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ANNE-CHARLOTTE D'URSEL

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELS HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de methodologie voor de kwaliteitscontrole van het nieuwe rollend materiaal van de MIVB"

M. le président.- À la demande de l'auteure, la question orale est retirée et transformée en question écrite.

QUESTION ORALE DE MME MARION LEMESRE

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "la multiplication de structures fixes de publicité sur les voiries régionales".

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Je souhaiterais aborder avec vous un phénomène récent qui a malheureusement tendance à se multiplier aux quatre coins de la Région. Depuis plusieurs mois, des structures métalliques fixes servant de support à des publicités sont visibles dans l'avenue Franklin Roosevelt, dans l'avenue Louise, sur la place Flagey ou dans des endroits plus reculés, comme Neder-over-Heembeek.

Ce phénomène est né, selon mes informations, avec une campagne de communication visant à promouvoir le télétravail. Les structures avaient ensuite été démontées. Elles sont réapparues en mai dernier avec l'opération de votre homologue chargé de la mobilité, "20 millions de km pour Bruxelles", qui s'est achevée le 22 septembre dernier.

L'opération terminée, les bâches et la structure auraient dû, me semble-t-il, être retirées, le délai légal de trois mois étant écoulé. Or, les anciennes bâches ont été remplacées par de nouvelles pour une autre campagne publicitaire, "Parlementarium - Le centre des visiteurs du Parlement européen", prolongeant ainsi une pollution visuelle des espaces régionaux, et principalement des espaces verts.

De tels procédés posent question : jusqu'à présent, ces structures permettaient de communiquer sur des campagnes régionales, et voilà qu'elles assurent la publicité du Parlement européen...

De voorzitter.- Op verzoek van de indiener wordt de mondelinge vraag ingetrokken en in een schriftelijke vraag omgezet.

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW MARION LEMESRE

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toename van het aantal vaste reclamestructuren op de gewestwegen".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- Nog maar recent duiken in het straatbeeld overal metalen constructies op om publiciteitsborden aan vast te hechten. Tot nu toe dienden de reclamestructuren voor gewestcampagnes, maar nu blijkbaar ook voor het Europees parlement. Andere publiciteitsmakers willen er misschien ook gebruik van maken. De weg naar permanente visuele vervuiling van voornamelijk gewestelijke groene ruimten ligt daarmee open.

Volgens de staatssecretaris van Mobiliteit behoren de constructies aan Urban Media toe, een privéonderneming. Na drie maanden is echter een vergunning vereist. Beschikt Urban Media wel over een dergelijke vergunning? Zo niet moeten de constructies onverwijld weg.

Comment est-ce possible ? À quel usage ces structures sont-elles finalement destinées ? Le risque existe que d'autres annonceurs souhaitent les exploiter. Une telle manière de fonctionner ouvre la voie à des abus, puisque l'on pourra faire de la publicité pour tout et n'importe quoi sur ces structures, bien placées au centre de nos voiries et espaces verts régionaux.

Selon le secrétaire d'État à la mobilité, ces structures appartiennent à la société Urban Media, une société privée. Je m'interroge donc sur leur légalité. En effet, au terme de trois mois - tel est le cas en l'espèce -, un permis d'urbanisme doit être délivré. La société Urban Media est-elle en possession d'un tel permis ? Dans la négative, ces structures devraient être retirées sine die.

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- En date du 20 septembre 2011, la Direction gestion et entretien des voiries de Bruxelles Mobilité a donné son accord à la société Urban Media pour le placement de 21 cubes publicitaires pour la période du 1er octobre 2011 au 31 décembre 2011.

Ces cubes sont placés régulièrement dans le cadre d'une publicité événementielle, à caractère éphémère, liée à un événement culturel, sportif ou social, conformément aux prescriptions du Règlement régional d'urbanisme (RRU) du 21 novembre 2006.

Qui peut y placer de la publicité ? Par exemple Bruxelles-Propreté, Bruxelles Mobilité, les acteurs de l'environnement, de la sécurité routière, ou encore Europe and Brussels. Il est exclu d'y faire de la publicité pour tout et n'importe quoi. En effet, toute publicité à caractère commercial ou promotionnel pour des marques est exclue sur ce support.

Dans le cas présent, il ne s'agit pas de structures fixes et définitives avec fondations et ancrage au sol, mais bien de cubes composés de tuyaux métalliques et de bâches démontables. De plus, l'endroit où ces cubes sont placés change régulièrement. Pour chaque autorisation délivrée, la période se limite à trois mois maximum. Un permis d'urbanisme n'est pas nécessaire. Je me réfère à l'arrêté du Gouvernement de la Région de

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *Op 20 september 2011 is aan Urban Media toelating verleend voor de plaatsing van 21 publiciteitskubussen tussen 1 oktober en 31 december 2011.*

De plaatsing van de kubussen om kortstondige culturele, sportieve of sociale evenementen aan te kondigen, gebeurt conform de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) van 21 november 2006.

Instellingen als Net Brussel, Mobiel Brussel of verenigingen die zich bezighouden met leefmilieu of veiligheid op de weg, mogen er publiciteit op voeren. De kubussen mogen niet worden gebruikt voor commerciële publiciteit.

Het betreft hier geen in de grond verankerde, maar demonteerbare structuren, die vaak verplaatst worden. De toestemming is geldig voor drie maanden en er is conform de verordening van 12 juni 2003 geen stedenbouwkundige vergunning vereist.

Tot slot beschikt de nv Urban Media over een geldige gewestelijke toestemming conform de GSV. Een stedenbouwkundige vergunning werd niet verleend, want dat was immers niet nodig.

Bruxelles-Capitale du 12 juin 2003, déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme.

En conclusion, la société anonyme Urban Media dispose d'une autorisation régionale délivrée en bonne et due forme, selon les prescriptions du RRU, mais aucun permis d'urbanisme n'a été délivré, car ce n'était pas nécessaire.

M. le président.- La parole est à Mme Lemesre.

Mme Marion Lemesre.- Vous confirmez la situation, mais nous sommes face à un détournement de réglementation puisque la structure reste en place et que seules les bâches sont amovibles. On est donc bien en présence d'une structure de communication qui demeure au-delà de trois mois.

Bruxelles Mobilité ou Bruxelles-Propreté ne doivent pas être exemptées d'une demande de permis d'urbanisme, ainsi que la société Urban Media, qui exploite ces structures sur de longues périodes. Urban Media perçoit-elle des redevances pour de telles publicités ?

Vous dites que ce cas relève de l'événementiel, de l'éphémère et qu'il n'est pas commercial, mais il s'agit là du Parlement européen, qui a peut-être payé l'occupation de la voie publique pour une telle communication.

Je vous invite vivement à mettre un terme à ce genre de pratiques qui polluent de façon importante l'environnement bruxellois.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME FRANÇOISE SCHEPMANS

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "la situation des bus touristiques en Région bruxelloise".

De voorzitter.- Mevrouw Lemesre heeft het woord.

Mevrouw Marion Lemesre (in het Frans).- *Het reglement wordt hier wel verkeerd toegepast. De constructie blijft in dit geval gewoon staan, veel langer dan drie maanden. Enkel het dekzeil wordt verwijderd.*

Net Brussel en Mobiel Brussel moeten een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning indienen, net zoals Urban Media. Wordt dat bedrijf trouwens vergoed voor de publiciteitsvoering?

U hebt het over kortstondige evenementen die niet commercieel zijn opgezet. Hier gaat het om publiciteit voor het Europees parlement, dat misschien wel betaald heeft voor het gebruik van de openbare ruimte.

Het zou goed zijn mocht aan dergelijke vervuilende praktijken een einde worden gemaakt.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW FRANÇOISE SCHEPMANS

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de toeristische bussen in het Brussels Gewest".

QUESTION ORALE JOINTE DE MME DANIELLE CARON,

concernant "la régulation des bus touristiques en Région de Bruxelles-Capitale".

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Suite à l'adoption de l'ordonnance du 6 mars 2008 portant organisation des transports desservant les lieux d'intérêt dans la Région bruxelloise, la STIB a été dotée d'une nouvelle mission, qui consiste à assurer l'organisation des fameux bus touristiques. À cet égard, il a également été prévu que l'opérateur public concède ce type de service à des structures partenaires. À l'époque, vous aviez annoncé que ce dossier serait intégralement clôturé durant l'année 2010, mais cet objectif n'a pas été atteint, puisque le dépôt des offres de marché public a seulement été fixé au 30 juin dernier.

Où en est exactement aujourd'hui la procédure d'attribution de concessions ? Vous avez récemment escompté une finalisation de la sélection des opérateurs pour le mois de septembre. Ce calendrier a-t-il été respecté ? Le cas échéant, que pouvez-vous dire des résultats ?

Enfin, qu'en est-il aujourd'hui de la coexistence entre les opérateurs actuels d'autobus touristiques et les véhicules de la STIB ? Après la situation problématique rencontrée par le passé, notamment au niveau de la gare de Bruxelles-Central et de la Bourse, pouvez-vous confirmer qu'il n'existe plus de difficultés ? Quel a été le bilan des verbalisations des autobus touristiques par les agents de la STIB ces derniers mois ?

M. le président.- La parole est à Mme Caron pour sa question orale jointe.

Mme Danielle Caron.- Le 6 mars 2008, le parlement bruxellois adoptait l'ordonnance portant sur l'organisation des transports desservant des lieux d'intérêt dans la Région de Bruxelles-Capitale. Depuis, le recours en annulation introduit par la sprl Nice Travelling a été rejeté par la Cour constitutionnelle. La STIB est donc bel et bien responsable de la bonne gestion de ce service, qu'elle sous-traite, et est chargée d'harmoniser les

TOEGEVOEGDE MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW DANIELLE CARON,

betreffende "de regelgeving voor de toeristische bussen in het Brussels Gewest".

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- *Ingevolge de ordonnantie van 6 maart 2008 moet de MIVB toeristenbussen inleggen. Er werd beslist dat de MIVB die dienstverlening zou uitbesteden aan partners. U zei destijds dat het dossier volledig rond moest zijn voor het einde van 2010, maar dat is niet gebeurd. Tot 30 juni 2011 konden zich kandidaten voor de openbare aanbesteding melden.*

Hoe zit het met de procedure voor de concessieovereenkomst? U zei onlangs dat de kandidaten in september zouden worden geselecteerd. Is dat gebeurd? Zo ja, aan wie werd de concessie toegekend?

Vroeger waren er vaak problemen met toeristenbussen die voertuigen van de MIVB hinderden, vooral aan het Centraal Station en aan de Beurs. Zijn die problemen van de baan? Hoeveel toeristenbussen werden er de afgelopen maanden nog verbaaliseerd door de MIVB?

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord voor haar toegevoegde mondelinge vraag.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Ingevolge de ordonnantie van 6 maart 2008 houdende organisatie van openbaar vervoer tussen bezienswaardigheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de MIVB verantwoordelijk voor het inleggen van toeristische bussen. Zij werkt via onderaannemers, maar moet de halteplaatsen, trajecten en tijdschema's harmoniseren.*

arrêts, les schémas de parcours et les itinéraires.

Il y a neuf mois, cette commission vous interpellait sur les suites données à ce dossier de sous-traitance des bus touristiques de la Région bruxelloise. En effet, en septembre 2010, soit plus de deux ans après l'adoption de l'ordonnance, la STIB lançait un appel d'offres sur le marché européen avec un cahier des charges qui permettrait non seulement aux usagers de bénéficier d'un service de qualité, mais également de satisfaire la demande d'organisation transparente et adéquate de ce service au regard de l'offre existante en transports publics.

À l'époque, vous invoquiez différentes raisons, qui ne vous avaient pas permis de tenir votre promesse de mise en application de l'ordonnance pour l'année 2010.

Aujourd'hui, force est de constater que plusieurs compagnies sont toujours en concurrence sur ce terrain. Racolage, stationnement illégal ou encore concurrence déloyale : tout est permis pour séduire la clientèle. En outre, ces bus touristiques inspirés du modèle londonien à deux étages créent de véritables embarras de stationnement et de circulation, notamment au regard des bus réguliers de la STIB, qui constatent la monopolisation des emplacements qui leurs sont normalement dévolus.

Pourriez-vous me dire quelle est l'évolution de ce dossier ? La STIB a-t-elle attribué le marché à une compagnie remplissant le cahier des charges ? Si oui, laquelle ? Les autres compagnies sont-elles amenées à disparaître ? Comment va s'organiser la coopération entre la compagnie sous-traitante et la STIB ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Les négociations en vue de l'attribution d'une ou de plusieurs concessions, comme le prévoit le cahier des charges, sont en cours et aboutiront dans les prochaines semaines. Je suis bien consciente du retard pris dans ce dossier, pour lequel j'ai interpellé régulièrement la STIB. L'objectif est toujours d'offrir aux touristes un service de transport hop-on/hop-off de qualité et valorisant pour Bruxelles, en évitant que ne se reproduisent les comportements inappropriés que nous avons

Negen maanden geleden ondervroeg de commissie u over de concrete uitvoering hiervan. In september 2010 deed de MIVB een Europese offerteaanvraag met een bestek voor een kwaliteitsvolle dienstverlening en een afstemming op het bestaande aanbod van openbaar vervoer.

Er zijn nog steeds verschillende concurrerende maatschappijen actief. Zij parkeren hun bussen illegaal en klampen klanten aan. Hun bussen storen het normale verkeer en vooral de reguliere bussen van de MIVB, van wie ze de gereserveerde plaatsen innemen.

Hoe evolueert de kwestie? Heeft de MIVB al een maatschappij geselecteerd die het bestek naleeft? Zullen de andere maatschappijen verdwijnen? Hoe zullen de MIVB en haar onderaannemer samenwerken?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- *De onderhandelingen over de concessies moeten in de komende weken resultaten opleveren. Ik ben me bewust van de vertraging in het dossier. Het is de bedoeling om kwaliteitsvolle toeristenbussen in te leggen en het ongepaste gedrag waaraan de toeristenbusmaatschappijen zich in het verleden schuldig maakten, te bannen. Het is geen goed idee om de namen van de kandidaten al bekend te maken.*

subis ces dernières années. Il n'est pas opportun, à ce stade, de dévoiler le nom des candidats en lice.

Une fois la (les) concession(s) attribuée(s), aucun autre opérateur ne sera plus autorisé à effectuer ce type de transport touristique en Région de Bruxelles-Capitale. La relation entre la STIB et le(s) concessionnaire(s) est régie par le cahier des charges. Il s'agit essentiellement, dans le chef de la STIB, de mettre à la disposition du ou des concessionnaire(s) les arrêts nécessaires et de contrôler au quotidien la bonne exécution des contrats de concession. Une redevance est prévue pour indemniser les frais qu'engendre cette mission d'organisation et de contrôle du marché des autobus touristiques par la STIB.

Sur le terrain, chacun aura pu constater la fusion intervenue entre Open Tours (bus rouges) et Nice Travelling (bus verts et jaunes) et, surtout, la disparition des autobus bleus de la société De Boeck. La STIB n'a pas été officiellement informée de ces changements par les opérateurs. Il en résulte cependant une situation apaisée. Cet été, la STIB n'a par ailleurs pas eu à souffrir de la concurrence qui régnait encore entre les opérateurs.

M. le président.- La parole est à Mme Schepmans.

Mme Françoise Schepmans.- Comme vous, nous sommes impatients de voir ce dossier aboutir. Connait-on les raisons du retard dans la gestion de ce dossier ?

M. le président.- La parole est à Mme Caron.

Mme Danielle Caron.- Concernant la coordination entre la compagnie sélectionnée et la STIB, y a-t-il des pénalités ? Je constate régulièrement que les bus touristiques polluent beaucoup. Ils ne coupent pas leur moteur, qui est le plus souvent un moteur diesel émettant des particules fines. C'est très désagréable. Que va faire la STIB si l'on observe à nouveau des embarras de circulation ou l'utilisation d'emplacements de stationnement qui ne sont pas destinés à ces véhicules ? Qu'avez-vous prévu pour y remédier ?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Zodra er een of verscheidene concessies zijn toegekend, mag niemand anders nog toeristenbussen laten rondrijden in Brussel. De relatie tussen de MIVB en de concessiehouders wordt door het bestek geregeld. De MIVB moet voldoende haltes ter beschikking stellen en dagelijks controleren of het contract naar behoren wordt uitgevoerd. De concessiehouders moeten daarvoor een vergoeding betalen.

Iedereen zal hebben vastgesteld dat er op het terrein een fusie heeft plaatsgevonden van Open Tours en Nice Travelling en dat de blauwe bussen van De Boeck uit het straatbeeld zijn verdwenen. Dat heeft de gemoederen doen bedaren. Afgelopen zomer heeft de MIVB geen last gehad van de concurrentie onder de bedrijven.

De voorzitter.- Mevrouw Schepmans heeft het woord.

Mevrouw Françoise Schepmans (in het Frans).- Vanwaar de vertraging?

De voorzitter.- Mevrouw Caron heeft het woord.

Mevrouw Danielle Caron (in het Frans).- *Zijn er sancties mogelijk als de onderaannemer niet goed samenwerkt met de MIVB? De toeristische bussen vervuilen erg veel door hun dieselmotoren die maar blijven draaien. Hoe zal de MIVB optreden als ze opnieuw vaststelt dat de chauffeurs van die bussen parkeerplaatsen gebruiken die niet voor hen bestemd zijn? Welke maatregelen hebt u genomen?*

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mme Brigitte Grouwels, ministre.- Le dossier a connu du retard pour diverses raisons, surtout internes à la STIB, comme des maladies de personnes en charge du dossier, qui s'est également avéré plus compliqué et a pris plus de temps que prévu. L'élaboration du cahier des charges a également pris du temps.

La STIB sera également chargée de contrôler ces bus touristiques. Ils doivent avoir un comportement correct et conforme au cahier des charges, qui veille à garantir un service de qualité. Vous pourrez avoir plus de détails ultérieurement sur les charges précises de la STIB.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE MME ANNEMIE MAES

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS,

concernant "le réaménagement de la Porte de Ninove".

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais).- Je me réjouis de ce que le réaménagement de la Porte de Ninove soit enfin entamé. Le plan comprend de nombreux éléments positifs, comme les sites propres pour les trams et le parc.

La Porte de Ninove est un important noeud de communication. Comme l'avenue du Port, c'est un chaînon manquant dans la traversée cycliste de Bruxelles.

Je suis donc particulièrement ravie du fait que la Région veuille rendre la traversée de la Porte de Ninove plus agréable pour les cyclistes et les piétons. La situation actuelle est inacceptable et ce réaménagement est vital.

D'après le Fietsersbond, ce plan de réaménagement pourrait toutefois être plus ambitieux. La voiture se voit encore attribuer trop de place et les liaisons cyclables avec la chaussée

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister (in het Frans).- De vertraging is vooral te wijten aan interne problemen bij de MIVB, zoals ziekte van bepaalde personen. Het dossier bleek ook ingewikkelder dan verwacht. De opmaak van het bestek heeft veel tijd gekost.

De MIVB zal ook de toeristische bussen controleren. De onderaannemers moeten zich correct gedragen en zich houden aan het bestek. U kunt daar later meer details over vragen.

- *De incidenten zijn gesloten.*

MONDELING VRAAG VAN MEVROUW ANNEMIE MAES

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de heraanleg van de Ninoofsepoort".

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes.- Het is een goede zaak dat de heraanleg van de Ninoofsepoort na vele jaren discussie eindelijk van start gaat. Dit plan bevat heel wat positieve elementen, zoals de eigen bedding voor de tram en een park dat letterlijk en figuurlijk zuurstof geeft aan de buurt.

In het Iris 2-plan kiest de Brusselse regering duidelijk voor minder auto's, meer openbaar vervoer en actieve modi. De Ninoofsepoort is een belangrijk verkeersknooppunt dat samen met de Havenlaan een 'missing link' vormt van een vlotte en comfortabele fietsverbinding dwars door Brussel.

Ik ben dan ook bijzonder verheugd dat het gewest wil overgaan tot het fiets- en voetgangersvriendelijker maken van de Ninoofsepoort. De huidige toestand is onaanvaardbaar en een heraanleg voor de fietsers en andere actieve modi is van levensbelang. Dat

de Ninove et la rue Delaunoy pourraient être améliorées. L'association ne comprend pas pourquoi la logique d'une piste cyclable à double sens en site propre du côté ouest est rompue à hauteur de la Porte de Ninove. Pour rouler en sécurité, les cyclistes doivent à nouveau changer de rive. Cela sonne le glas d'un itinéraire cyclable le long du canal et d'une liaison cycliste confortable et aisée à l'intérieur de la ville, mais aussi entre la ville et la banlieue.

L'itinéraire cyclable cadre aussi très bien dans le concept de "véloroute" à propos duquel d'autres parlementaires et moi-même avons introduit une résolution en début de législature.

Avez-vous soumis ces plans pour avis à la Commission vélo régionale ou à d'autres organes cyclistes, par exemple de la Ville de Bruxelles ? Si non, pourquoi ?

Y a-t-il eu une concertation avec les autres acteurs concernés ? Si oui, dans quelle mesure en avez-vous tenu compte ? Si non, pourquoi ? Est-il prévu de le faire à l'avenir ?

Pour le réaménagement, a-t-on choisi des matériaux et des marquages qui permettent une circulation confortable et sûre à vélo ? Quels équipements ont-ils été choisis ?

Est-il encore possible de changer les plans pour maintenir la piste cyclable à double sens en site propre sur la même rive ?

L'administration compétente pourrait-elle encore tenir compte des remarques des cyclistes ?

laatste moet bij de Ninoofsepoort trouwens letterlijk genomen worden. Men kan vandaag op geen enkele manier de Ninoofsepoort veilig oversteken.

De Fietsersbond heeft de plannen gewikt en gewogen en volgende bedenkingen geformuleerd.

In het algemeen mag het heel wat ambitieuzer. De auto krijgt nog te veel ruimte toebedeeld en de fietsaansluitingen met de Ninoofsesteenweg en de Delaunoystraat kunnen ook beter. De fietsvereniging begrijpt ook niet waarom de logica van een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad op de westzijde onderbroken wordt ter hoogte van de Ninoofsepoort. Fietsers moeten volgens de huidige plannen opeens van oever te veranderen om hun traject veilig voort te zetten. Dat brengt onnodige manoeuvres en bewegingen met zich mee. Die ondergraven de bedoeling van een duidelijke fietsroute langs het kanaal, met name een vlotte en comfortabele fietsverbinding binnen de stad, maar ook tussen de stad en het voorstedelijk gebied.

De fietsroute kadert ook perfect binnen het concept van 'fietsnelweg' waarover ik en andere parlementsleden in het begin van deze legislatuur een resolutie hebben ingediend.

Hebt u die plannen ter advies voorgelegd aan de gewestelijke Fietscommissie of andere fietsorganen, bijvoorbeeld van de stad Brussel? Zo nee, waarom niet?

Werd er op een andere manier overleg gepleegd met betrokken actoren, zoals buurtbewoners of fietsverenigingen? Indien ja, op welke manier en in welke mate heeft men daarmee rekening gehouden? Indien niet, waarom niet? Zijn er plannen om dat in de toekomst nog te doen?

Wordt er bij de heraanleg een keuze gemaakt voor materialen en markeringen die comfortabel en veilig fietsverkeer toelaten? Zal men zacht hellende fietsovergangen maken? Welke voorzieningen worden er verder concreet getroffen om het fietsen veilig en comfortabel te maken?

Is het mogelijk om de plannen nog te wijzigen waardoor het vrijliggend dubbelrichtingsfietspad volledig op dezelfde oever wordt behouden?

Kan u de opmerkingen nog door de bevoegde

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Les projets n'ont pas été soumis pour avis au sous-groupe deux-roues de la Commission régionale de la mobilité, ni à d'autres associations de cyclistes.

L'étude a été menée par le SPF Mobilité et Transports dans le cadre de l'accord Beliris. Les associations de cyclistes n'ont pas été invitées dans le cadre des comités d'accompagnement.

Les remarques du Fietsersbond correspondent à certaines remarques de Bruxelles Mobilité. Lors de l'élaboration des projets, les autorités communales concernées étaient présentes pour parler au nom de leurs citoyens. Il est possible qu'elles n'aient pas informé leurs habitants et les associations de cyclistes.

La procédure de demande de permis d'urbanisme est en phase finale. L'enquête publique a été clôturée le 19 septembre 2011 et la commission de concertation a eu lieu le 26 septembre. Seules les remarques et observations formulées avant le 19 septembre peuvent être prises en considération par la commission de concertation.

Le choix des matériaux n'a pas été soumis au comité d'accompagnement, mais a été proposé dans le cadre du dossier de demande de permis d'urbanisme. L'avis remis par Bruxelles Mobilité signale les incohérences de tracé des itinéraires cyclables, ainsi que des problèmes découlant du choix malheureux des matériaux.

Les plans de la demande de permis d'urbanisme ne permettaient pas de voir si l'aménagement des accès aux infrastructures cyclables serait agréable. Le recouvrement en hydrate de carbone proposé pour certains tronçons était positif, mais les aménagements ne sont toutefois pas de nature à garantir la sécurité et le confort sur l'ensemble des tracés cyclables.

L'emplacement de la piste cyclable à double sens qui longe le canal est cohérent avec le réaménagement du quai de l'Industrie et du quai de

administratie laten onderzoeken om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de fietsers?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De plannen werden niet ter advies voorgelegd aan de subgroep tweewielers van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie noch aan andere fietsorganisaties.

De studie werd geleid door de FOD Mobiliteit en Vervoer in het raam van het Beliris-akkoord. De fietsersverenigingen werden niet uitgenodigd in het kader van de begeleidingscomités van de studie.

De opmerkingen van de Fietsersbond stemmen evenwel overeen met een aantal opmerkingen van Mobiel Brussel. Bij de plannen werd er rekening gehouden met de lokale actoren. Zo waren de gemeentelijke overheden aanwezig die bij het project waren betrokken. Die werden geacht te spreken in naam van hun burgers. De gemeenten mochten kiezen door wie ze zich in de begeleidingscomités wilden laten vertegenwoordigen. Het is echter mogelijk dat ze dat niet doorgegeven hebben aan hun bewoners- en fietsersverenigingen.

De procedure van stedenbouwkundige aanvraag zit in de eindfase. Het openbaar onderzoek werd afgesloten op 19 september 2011 en de overlegcommissie vond plaats op 26 september. Wie opmerkingen wenste te maken, moest dat doen voor 19 september. De overlegcommissie kan alleen rekening houden met de opmerkingen en bemerkingen die gemaakt werden binnen de wettelijk voorgeschreven termijn.

De keuze van de materialen voor de inrichting werd niet voorgelegd aan het begeleidingscomité. De materialen werden voorgesteld in het raam van het dossier van stedenbouwkundige aanvraag.

Mobiel Brussel heeft daarover een heel volledig advies gegeven. Het heeft gewezen op de incoherenties over de tracés van de fietsroutes en op de problemen voortvloeiend uit de ongelukkige keuzes van de materialen.

De plannen van de stedenbouwkundige aanvraag waren niet voldoende gedetailleerd om te zien of er

Mariemont. Entre la rue de Liverpool et la Porte de Ninove, elle est située sur la rive droite du canal.

Bruxelles Mobilité a demandé de prévoir cette piste cyclable sur la rive gauche, mais à la suite des remarques de la commune de Molenbeek, l'AATL a décidé qu'elle serait aménagée sur la rive droite.

Il est certes possible d'aménager cette piste cyclable sur la rive gauche, mais il faudrait alors réétudier l'aménagement du carrefour formé par la Porte de Ninove, le quai de Mariemont et le quai des Charbonnages et introduire une nouvelle demande de permis d'urbanisme pour l'aménagement du quai de Mariemont. Cela entraînerait un retard considérable alors que certaines autorités se plaignent de la lenteur pour réaliser ce projet et que la Région y a déjà introduit de sérieuses adaptations.

Le dossier est entre les mains de l'AATL. Conformément au COBAT, cette administration peut demander une modification des plans sur la base des remarques émises lors de l'enquête publique et de la commission de concertation.

L'AATL tiendra compte de l'avis de la commission de concertation. Si des remarques ne sont pas prises en compte, l'AATL devra en justifier les raisons.

zachte overgangen aangelegd werden tot de fietsinfrastructuur. Positief was dat er een bekleding in koolhydraat voorgesteld werd voor bepaalde gedeelten van de fietsstroken. Desondanks zijn de voorzieningen niet van die aard dat ze op het geheel van de fietstracés de veiligheid en het comfort waarborgen.

De ligging van het tweerichtingfietspad dat langs het kanaal loopt, is coherent met de herinrichting verricht door het gewest op de Nijverheidskaai en de Mariemontkaai.

Tussen de Liverpoolstraat en de Ninoofsepoort ligt dit fietspad op de rechteroever van het kanaal.

Hoewel Mobiel Brussel gevraagd had om dat op de linkeroever te leggen overeenkomstig het Gewestelijk Ontwikkelingsplan, het Gewestelijk Bestemmingsplan en de kaart van de Gewestelijke Fietsroutes, heeft het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH) opgelegd dat het, enkel op deze strook, op de rechteroever zou liggen. Dat is gebeurd louter op basis van de opmerkingen van de gemeente Sint-Jans-Molenbeek.

Het is uiteraard mogelijk om dit fietspad op de linkeroever te plaatsen en aldus de continuïteit te waarborgen op eenzelfde oever. Daarvoor moet de inrichting van het kruispunt tussen de Ninoofsepoort, de Mariemontkaai en de Koolmijnenaai evenwel opnieuw bestudeerd worden. Er is ook een nieuwe stedenbouwkundige aanvraag vereist voor de inrichting van de Mariemontkaai. Dat zal tot een aanzienlijke vertraging leiden. In het kader van Beliris worden bepaalde overheden ongeduldig omdat het project maar niet vooruitgaat door allerlei veranderingen. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft bijvoorbeeld al serieuze aanpassingen aan het project laten doorvoeren.

Het dossier bevindt zich thans in de handen van het Bestuur voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting (BROH). Overeenkomstig artikel 191 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening kan dit bestuur een wijziging van de plannen vragen op grond van de opmerkingen gemaakt tijdens het openbaar onderzoek en de overlegcommissie.

Het BROH zal het advies van de overlegcommissie in acht nemen. Als het BROH dat niet doet, moet

M. le président.- La parole est à Mme Maes.

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Je déplore cette situation. Si tous les acteurs avaient été impliqués dès le début, un trajet cohérent et d'autres matériaux auraient peut-être été choisis.*

Je me réjouis du fait que les remarques des organisations de cyclistes correspondent à celles de Bruxelles Mobilité, mais je ne comprends pas que Molenbeek ait proposé d'utiliser l'autre rive.

(Rumeurs)

J'espère que les remarques qui ont été émises pourront être prises en compte et que Bruxelles Mobilité soutiendra la demande d'étude complémentaire pour le quai de Mariemont.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais). - *Cela pourrait retarder l'ensemble du projet.*

Mme Annemie Maes (en néerlandais). - *Ne peut-on, dans l'intervalle, commencer par le reste ?*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais). - *Nous pouvons poser des questions, mais Beliris est responsable du projet.*

Je vais examiner dans quelle mesure il est encore possible de tenir compte des remarques qui ont été émises.

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELKE ROEX

het de redenen daarvoor rechtvaardigen in het raam van vergunning.

De voorzitter.- Mevrouw Maes heeft het woord.

Mevrouw Annemie Maes. - Ik betreur de gang van zaken. U zegt dat het een Beliris-dossier is en dat men geen overleg wilde plegen. Als men van meet af aan alle actoren erbij had betrokken, had men misschien gekozen voor een coherent traject en andere materialen.

Ik ben blij dat de opmerkingen van de fietsorganisaties grotendeels overeenkomen met die van Mobiel Brussel. Ik ben totaal verbaasd dat de gemeente Sint-Jans-Molenbeek uiteindelijk voorgesteld heeft om de andere oever te gebruiken. Ik vind het jammer dat de heer Jef Van Damme niet meer aanwezig is, want ik begrijp niet dat de gemeente zo iets heeft gedaan.

(Rumoer)

Ik hoop dat de werken snel vooruit kunnen gaan en dat de terechte opmerkingen maximaal worden meegenomen. U zegt dat het nog altijd mogelijk is. Ik hoop dat u en Mobiel Brussel de opmerkingen over de bijkomende studie voor de Mariemontkaai ook gaat ondersteunen.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister. - Dat kan het hele project vertragen.

Mevrouw Annemie Maes. - Kan men niet starten met de rest en ondertussen onderzoeken wat de mogelijkheden van de heraanleg van dat stuk zijn?

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister. - Ik en Mobiel Brussel kunnen vragen stellen, maar Beliris is verantwoordelijk voor het project. Daar moeten we rekening mee houden.

Men kent in elk geval de opmerkingen. Ik zal zelf nog eens nagaan in welke mate men daar al dan niet nog rekening mee kan houden.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

**À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,**

**concernant "les locaux et espaces inutilisés
dans le métro bruxellois".**

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Les stations du métro et pré métro bruxellois disposent de nombreux locaux et espaces inutilisés, alors qu'il existe une demande à cet égard.*

Sous la précédente législature, l'ancien ministre des Travaux publics, Pascal Smet, nourrissait le projet d'utiliser ces espaces inutilisés et de les ouvrir aux Bruxellois. Un inventaire a été dressé et une étude de faisabilité s'est penchée sur les affectations possibles. Le cabinet de l'époque, Bruxelles Mobilité, la STIB et les services d'incendie ont sélectionné les locaux susceptibles d'être utilisés.

La première phase de travaux de rénovation à la station Anneessens a permis d'ouvrir un espace polyvalent en octobre 2008, désormais utilisé comme salle de fêtes et d'événements, et la deuxième phase était prévue en 2010. À Saint-Guidon, seuls quelques locaux ont été rénovés et mis à la disposition d'associations socioculturelles. Quant à la station Porte de Hal, l'affectation prévue en salle de sport a pris du retard en raison d'un avis négatif remis par la commune de Saint-Gilles concernant le permis d'urbanisme.

Or, en septembre, l'association d'étudiants Aloisiana a à nouveau tiré la sonnette d'alarme, déplorant la quasi-impossibilité de trouver une salle adaptée et abordable dans le Pentagone. La solution est donc claire : il faut terminer tous les travaux prévus dans les espaces inutilisés et les mettre à disposition.

Quel est l'état des lieux de la rénovation et de l'ouverture des espaces inutilisés des stations de métro et pré métro ? Quel est le calendrier pour les autres espaces ?

Où reste-t-il un potentiel d'espaces et locaux

**AAN MEVROUW BRIGITTE
GROUWELS, MINISTER VAN DE
BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE
REGERING, BELAST MET OPENBARE
WERKEN EN VERVOER,**

**betreffende "de onbenutte lokalen en
ruimtes in de Brusselse metro".**

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- De Brusselse metro- en premetrostations hebben heel wat onbenutte lokalen en ruimtes. Die waren bij de bouw van het metronet in de jaren '60 en '70 voorzien voor mogelijke uitbreidingen van het net. Vandaag zijn veel van die ruimten en lokalen onbenut, terwijl er wel vraag naar zulke ruimtes is.

In de vorige legislatuur vatte toenmalig Brussels minister van Openbare Werken Pascal Smet het plan op om de ongebruikte ruimtes in de Brusselse premetrostations te gebruiken en open te stellen voor de Brusselaars. Daarvoor werd een inventaris opgemaakt en een haalbaarheidsstudie opgesteld over de mogelijke herbestemming. Het toenmalige kabinet, Mobiel Brussel, de MIVB en de brandweer selecteerden de vergeten lokalen, die in aanmerking komen om te worden gebruikt. Uiteraard moesten die lokalen eerst gerenoveerd worden.

De stand van zaken was destijds dat in premetrostation Anneessens de eerste fase van de renovatiewerken was afgerond. De polyvalente ruimte was klaar in oktober 2008 en wordt sindsdien benut als feest- en evenementenzaal. De tweede fase van de renovatiewerken in Anneessens, met onder meer een tweede polyvalente zaal en een aparte ingang van op het straatniveau, was voorzien in 2010. In het metrostation Sint-Guido zijn enkele onbenutte lokalen gerenoveerd en ter beschikking gesteld van sociaal-culturele verenigingen.

In metrostation Hallepoort was er een sportzaal voor maximum honderd personen gepland, maar de herbestemming liep vertraging op door een negatief advies van de gemeente Sint-Gillis over de bouwvergunning.

Intussen heeft de studentenvereniging Aloisiana, verbonden aan de Hoge Universiteit Brussel, in september nogmaals aan de alarmbel getrokken.

*inutilisés dans les stations de métro et prémétro ?
Avez-vous concerté les associations d'étudiants ?*

Het is quasi onmogelijk om een geschikte en betaalbare feestzaal te vinden in de Vijfhoek.

De oplossing lijkt duidelijk: alle werken in de onbenutte ruimten in metrostations voltooien en ruimten ter beschikking stellen van onder andere studentenverenigingen.

Wat is de stand van zaken van de renovatie en het openstellen van de vroeger onbenutte ruimten in de Brusselse metro- en premetrostations? Wat is de planning voor de rest van de ruimten?

Waar zit nog potentieel aan onbenutte ruimtes en lokalen in de Brusselse metro- en premetrostations?

Hebt u als gevolg van de New Deal van de studenten daarover overlegd met de studentenverenigingen?

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Op 4 maart 2005, vroeg mijn voorganger de mogelijkheid te onderzoeken om de onbenutte ruimtes in een aantal stations te gebruiken als evenementen- of tentoonstellingszaal. De oorspronkelijke lijst van de betrokken stations, namelijk Simonis, Rogier, Zuidstation, Beurs, Anneessens en Louiza, werd aangevuld met de stations Hallepoort, Albert en Sint-Guido. Naar aanleiding van een bezoek aan die ruimtes op 16 maart 2005 werd er een inventaris opgesteld met vermelding van de oppervlakte, het niveau, de toegangsmodaliteiten, de toenmalige inrichting, de noodzakelijke aanpassingswerken en het toenmalig gebruik van die lokalen.

Na een onderzoek ter plaatse met de brandweerdiensten en na inachtneming van een aantal basisveiligheidsvoorschriften, zoals voldoende toegangen en een feitelijke scheiding tussen de betrokken ruimtes en het metronet, werd er besloten dat er zalen konden ingericht worden in de stations Beurs, Anneessens, Albert en Hallepoort.

Er werden een aantal architectuurprijsvragen en studies gelanceerd door de Directie Infrastructuur van het Openbaar Vervoer (DIOV). Daarna werd er voor de vier ruimtes de volgende bestemming gekozen: een fietspunt in station Beurs, een

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- Le 4 mars 2005, mon prédecesseur a demandé que l'on étudie la possibilité d'utiliser les espaces inutilisés de diverses stations en tant que salles d'événements ou d'exposition. La liste initiale des stations concernées - Simonis, Rogier, Gare du Midi, Bourse, Anneessens et Louise - a été complétée par les stations Porte de Hal, Albert et Saint-Guidon.

Après une étude réalisée sur place avec les services d'incendie et la prise en compte de prescriptions de sécurité élémentaires, seules les stations Bourse, Anneessens, Albert et Porte de Hal ont été retenues.

Des concours d'architecture ont été organisés et des études ont été lancées par la Direction de l'infrastructure des transports publics (DITP), déterminant la nouvelle affectation de ces quatre espaces : un point vélo à la station Bourse, un centre polyvalent et multiculturel à Anneessens, une salle de fêtes à Albert et une salle de sport à la Porte de Hal.

Le projet Bourse a été arrêté à la suite du projet de rénovation de cette station lors du réaménagement des boulevards du centre par Beliris. À Albert, l'espace envisagé a été réaffecté pour les transports

publics. À la Porte de Hal, le permis d'urbanisme a été refusé par la commune de Saint-Gilles. Par contre, l'étude relative au centre culturel à Anneessens a été réalisée et menée à bien. Le coût total des travaux effectués s'élève à 1.647.035 euros.

Cet espace a été utilisé pour la première fois à l'occasion de l'organisation d'une partie de la Biennale d'art contemporain d'octobre 2008 à janvier 2009. Les espaces de cette biennale dans la station Anneessens seront mis à la disposition de l'asbl BRAVVO de la Ville de Bruxelles, en vertu d'une convention de base passée avec la STIB.

Le projet concernant la salle de sport à la station Porte de Hal n'a toujours pas obtenu de permis d'urbanisme en raison de différents éléments (plan de mobilité, contrat de quartier, réticences de la commune de Saint-Gilles, etc.).

L'étude concernant la station Albert a été arrêtée à la suite d'adaptations d'exploitation demandées par la STIB pour l'aménagement d'un terminus de tram au niveau -1.

Les fameux espaces sous la station Louise redéviendront, conformément à une décision régionale, la propriété de la DITP. La STIB demande une première occupation de ces espaces pour l'aménagement d'une sous-station électrique en vue de l'alimentation de la ligne de tram "rue Royale et avenue Louise", projet actuellement à l'étude.

La mise à disposition des espaces disponibles du réseau de métro bruxellois est limitée aux événements purement culturels. Ainsi, l'organisation de bals, soirées dansantes ne fait pas partie des événements autorisés.

Dans le Pentagone de la Ville de Bruxelles, où deux lignes de métro sont exploitées, nous n'avons pas trouvé d'autres espaces inutilisés susceptibles d'être affectés à des événements culturels ou autres. Pour cette raison, la DITP n'a eu aucun contact avec les associations d'étudiants.

polyvalent en multicultureel centrum in Anneessens, een feestzaal in Albert en een sportzaal in Hallepoort.

Het project Beurs werd opgegeven ten gevolge van een renovatieproject van dit station naar aanleiding van de herinrichting van de centrumlanen door Beliris. Er kwam geen zaal in Albert omdat de betrokken ruimte herbestemd werd voor het openbaar vervoer. In Hallepoort werd de stedenbouwkundige vergunning voor een zaal geweigerd door de gemeente Sint-Gillis.

De studie over het cultureel centrum in Anneessens werd daadwerkelijk uitgevoerd en tot een goed eind gebracht. Men wilde de lege lokalen zo snel mogelijk in gebruik nemen en ten dienste stellen van het publiek. Daartoe werden er in 2008 voorlopige werken verricht voor een bedrag van 433.793,43 euro, inclusief btw. Voor de afwerking en de uitrusting, zoals laagspanning en verlichting, sprinklers, branddetectie watervoorziening, bedraagt de totale kost 1.213.242,53 euro, incl. btw, ten laste genomen door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Voor die fase van de werken was er noch een exploitant noch een stedenbouwkundige vergunning vereist. Die ruimte werd voor het eerst gebruikt ter gelegenheid van de organisatie van een onderdeel van de Biënnale voor Hedendaagse Kunst van oktober 2008 tot januari 2009.

De ruimtes van deze biënnaletentoonstelling in het station Anneessens zullen ter beschikking gesteld worden van de vzw BRAVVO van de Stad-Brussel op basis van een basisovereenkomst met de MIVB. Het gebruik en het uurrooster zullen afgestemd zijn op de uitbating van de (pre)metro. De milieuvvergunning, verzekeringen en de controle op de lokalen door de brandweer vallen ten laste van de exploitant/contractant. DIOV blijft eigenaar van de metrokunstwerken.

Het project betreffende de sportzaal in het station Hallepoort heeft nog steeds geen stedenbouwkundige vergunning gekregen door verschillende elementen, zoals het mobiliteitsplan, de studie van een bijzonder gewestelijk plan en van de sectoren, de wijkcontracten en van de tegenkanting van de gemeenteraad.

De studie over het station Albert werd stopgezet ten

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Il ne s'est en fait rien passé depuis les démarches entreprises par l'ancien ministre, Pascal Smet.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Plusieurs décisions ont été prises concernant les espaces étudiés. Hormis Anneessens, il n'y a plus d'autres espaces disponibles.*

gevolge van de uitbatingaanpassingen die de MIVB heeft gevraagd voor de inrichting van een trameindpunt op het niveau -1. Dat project heeft vertraging opgelopen.

De befaamde ruimten onder het station Louiza zullen, overeenkomstig een gewestelijke beslissing, opnieuw eigendom worden van DIOV. De MIVB vraagt een eerste inname van die ruimten voor de inrichting van een elektrisch substation voor de aandrijving van de 'Koningsstraat en Louizalaan'. Dat wordt op dit moment bestudeerd.

De terbeschikkingstelling van de beschikbare ruimten van het Brussels metronet is beperkt tot strikt culturele evenementen. Het organiseren van 'bals - dance parties' maakt geen deel uit van de toegestane evenementen.

De uitbater van het metronet heeft de opdracht om een 'veilige' exploitatie te waarborgen van de ruimten die ter beschikking gesteld worden ten behoeve van de organisatie van evenementen in de metro.

De rol van de directie Infrastructuur bestaat erin de kunstwerken te verwezenlijken en heeft betrekking op de werkelijke behoeften van de reizigers en de gebruikers van de metro.

In de vijfhoek van de stad Brussel waar er twee metrolijnen geëxploiteerd worden, hebben we na verificatie geen 'onbenutte' ruimten meer gevonden die in aanmerking kunnen komen voor culturele of andere evenementen.

DIOV heeft in dit verband geen contact gehad met de studentenverenigingen.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Ik heb de stand van zaken van deze legislatuur gevraagd en ik heb als antwoord gekregen dat er de facto niets gebeurd is. Wat u hebt gezegd, wist ik al. Ik ben goed op de hoogte van de activiteiten van toenmalig minister Pascal Smet. Er is geen vooruitgang geboekt.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Er zijn een aantal beslissingen genomen over de ruimten die werden bestudeerd. Behalve Anneessens zijn er geen andere ruimten meer ter beschikking.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Il n'y a donc eu que des décisions négatives.*

- *L'incident est clos.*

QUESTION ORALE DE MME ELKE ROEX

À MME BRIGITTE GROUWELS,
MINISTRE DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE,
CHARGÉE DES TRAVAUX PUBLICS ET
DES TRANSPORTS,

concernant "l'achèvement de l'itinéraire cyclable régional 'Canal' à hauteur du quai de Veeweyde".

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Le quai de Veeweyde est une large voirie régionale, victime, depuis quelques années, d'effondrements de voirie à répétition. Actuellement, la rue est même fermée à toute circulation. Depuis fin septembre, les travaux entamés sont à nouveau à l'arrêt. Seuls les trottoirs sont accessibles. Le passage des cyclistes sur l'itinéraire cyclable régional 'Canal' est bloqué.*

Sous la précédente législature, un plan avait été élaboré pour cette zone. La rue devait être rétrécie et réaménagée avec du mobilier de jeux, des points de repos et une piste cyclable isolée de la chaussée. Fin 2010, vous annonciez le dépôt en 2011 d'une demande de permis pour ce projet, ce qui n'a pas eu lieu à ce jour.

Quelle est la cause de l'état déplorable du revêtement du quai de Veeweyde ? Pourquoi le chantier est-il à l'arrêt ? Les travaux réalisés sont-ils durables ? Tient-on compte du futur réaménagement de la zone ?

Quel est le calendrier de réparation du revêtement ? Pour quand prévoit-on le passage des riverains et des cyclistes ? A-t-on introduit une demande de permis pour le réaménagement du quai de Veeweyde ? Quel est le début planifié des travaux ?

Mevrouw Elke Roex.- Men heeft dus enkel negatieve beslissingen genomen.

- *Het incident is gesloten.*

MONDELINGE VRAAG VAN MEVROUW ELKE ROEX

AAN MEVROUW BRIGITTE GROUWELS, MINISTER VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING, BELAST MET OPENBARE WERKEN EN VERVOER,

betreffende "de voltooiing van de gewestelijke fietsroute 'Kanaal' ter hoogte van de Veeweidekai".

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Het is jammer dat mevrouw Annemie Maes er niet meer is, want deze vraag gaat over de echte afwerking van de fietsroute en de fietssnelweg waar ze daarstraks voor pleitte.

De Veeweidekai ter hoogte van de wijk het Rad, tussen de Arthur Dehemstraat en de Walcourtstraat, is een brede gewestelijke weg die sinds enkele jaren geplaagd wordt door wegverzakkingen. De situatie is zo erg dat een gemeenteraadslid uit de Anderlechtse oppositie de hoofdprijs heeft gegeven aan deze straat in de categorie 'Diepste putten in het wegdek'.

De straat werd al herhaaldelijk hersteld, maar het wegdek blijft maar verzakken. Op dit moment is de straat zelfs afgesloten voor elk verkeer, auto's én fietsen. Er werden enkele werken uitgevoerd, maar sinds eind september liggen die opnieuw stil. De situatie is onhoudbaar. De bewoners kunnen niet meer tot aan hun deur geraken. Enkel het voetpad is toegankelijk. De doorgang van de fietsers op de gewestelijke fietsroute 'Kanaal' wordt geblokkeerd.

In de vorige legislatuur werd een plan uitgewerkt voor deze zone. De straat zou versmald worden, er zouden speeltuigen én rustpunten en een van de rijweg gescheiden fietspad komen. U kondigde eind 2010 in dit parlement aan dat er in 2011 een bouwaanvraag voor dit project zou worden ingediend. Tot nog toe is dat niet gebeurd.

Wat is de oorzaak van de erbarmelijke toestand van het wegdek op de Veeweidekaai? Waarom ligt de werf stil? Hoe duurzaam zijn de uitgevoerde werken? Wordt er rekening gehouden met de toekomstige heraanleg van de zone?

Wat is de planning voor de herstelling van het wegdek? Voor wanneer is de doorgang voor bewoners en fietsers gepland?

Is de bouwaanvraag voor de heraanleg van de Veeweidekaai al ingediend? Wat is de geplande start van de werken?

M. le président.- La parole est à Mme Grouwels.

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Le quai de Veeweyde fait partie de l'itinéraire Canal, tout comme le chemin de halage situé un peu plus loin, qui est géré par le Port de Bruxelles. Les récents effondrements de voirie sont dus à un affouillement des terres du quai de Veeweyde, en raison d'un problème au niveau du mur du quai.*

La situation étant dangereuse pour une canalisation de gaz de Fluxys, il a fallu interdire toute circulation. Le Port et la cellule Ouvrages d'art de Bruxelles Mobilité étudient la cause du problème et sa solution. Aucun calendrier de réparation du quai n'est connu. L'aménagement de l'itinéraire cyclable ne pourra évidemment se faire qu'après la résolution des problèmes de stabilité.

La demande de permis a également été suspendue en raison des travaux réalisés sur le pont ferroviaire au-dessus du canal. Ce chantier de TUC Rail devrait se terminer fin 2012, voire début 2013. Dans la mesure où TUC Rail utilise le chemin de halage et le quai de Veeweyde pour approvisionner le chantier, il serait peu judicieux d'aménager l'itinéraire cyclable avant la fin de celui-ci.

Le manager vélo prendra contact avec la commission des chantiers afin d'envisager une amélioration provisoire de la situation pour les cyclistes sur cet itinéraire majeur.

De voorzitter.- Mevrouw Grouwels heeft het woord.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- De Veeweydekaai is een gewestweg en maakt deel uit van de Kanaalroute, evenals het jaagpad verderop dat beheerd wordt door de Haven van Brussel.

Er zijn recent zware verzakkingen opgetreden op de Veeweydekaai. Er is een probleem met de kaaimuur. Daardoor spoelt grond van de Veeweydekaai weg waardoor de weg verzakt. Omdat er gevaar is voor een gasleiding van Fluxys, werd alle verkeer afgesloten. De Haven en de cel Kunstwerken van Mobiel Brussel bestuderen de oorzaak van en de oplossing voor het probleem. Er is echter nog geen timing bekend voor het herstellen van de kaai.

Het is evident dat de fietsroute pas kan aangelegd worden nadat de stabiliteitsproblemen zijn opgelost. De bouwaanvraag is ook opgehouden door de werken aan de spoorwegbrug over het kanaal. In het kader van het Gewestelijk ExpresNet (GEN) wordt immers de lijn 50A ontdubbeld. De brug moet dus ook worden verbreed.

De werf van TUC Rail moet volgens de oorspronkelijke plannen eind dit jaar aflopen, maar door onvoorzien omstandigheden zal die langer duren. De datum die TUC Rail heeft meegedeeld is eind 2012, zelfs begin 2013.

TUC Rail gebruikt voor de aanvoer van de werf het jaagpad en de Veeweydekaai. Het gaat om zware trucks. Het heeft dus weinig zin om de geplande aanleg van de fietsroute uit te voeren vooraleer de TUC Rail-werf afgelopen is.

De fietsmanager zal contact opnemen met de wervencommissie om te zien of de situatie voor

M. le président.- La parole est à Mme Roex.

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *J'aurais aimé vous entendre dire que vous aviez commandé une étude de stabilité. Je demande aussi que les riverains soient informés de la situation et du calendrier. Nous avons demandé des informations via les réunions participatives de quartier. La commune est disposée à y collaborer, mais vous devez aussi effectuer votre partie du travail. Je devrai me contenter de dire aux riverains que vous n'êtes pas en mesure de communiquer un délai et que l'accès difficile à leur maison durera encore des mois.*

Mme Brigitte Grouwels, ministre (en néerlandais).- *Je suis naturellement disposée à informer les riverains. Je prendrai contact avec le responsable au sein de l'administration et j'en informerai aussi la commune.*

Mme Elke Roex (en néerlandais).- *Il faut plus ou moins un an pour obtenir un permis d'urbanisme à Bruxelles. N'attendez pas la fin du chantier d'élargissement du pont de chemin de fer pour le RER pour introduire la demande.*

- *L'incident est clos.*

fietsers op deze hoofdroute tijdelijk kan worden verbeterd.

De voorzitter.- Mevrouw Roex heeft het woord.

Mevrouw Elke Roex.- Ik had de minister graag horen zeggen dat ze een studie heeft besteld om de stabiliteit op te lossen en dat het probleem gigantisch is. Ik wil ook dat de wijkbewoners ingelicht worden over de situatie en de timing. Momenteel kunnen ze niet met de auto tot aan hun huis komen. Niet iedereen is even goed te been. Het is een grote ramp voor die mensen en het is niet de eerste keer dat zijn een dergelijke situatie moeten ervaren. Het is minstens de tiende keer dat men daar op verschillende plaatsen niet op de weg mag komen.

Er zijn manieren genoeg om de wijkbewoners te informeren. We hebben informatie gevraagd via de participatieve wijkvergaderingen. De gemeente is absoluut bereid om daaraan mee te werken, maar u moet ook uw deel van het werk doen en de mensen inlichten over de situatie. Ik kan momenteel alleen aan de mensen mededelen dat u geen enkele timing kan geven en ook geen enkele hoop dat er binnen de komende maanden een oplossing komt. Dat wil zeggen dat ze nog maanden moeilijk toegang hebben tot hun woonst.

Mevrouw Brigitte Grouwels, minister.- Ik ben uiteraard bereid om mee te werken aan het verstrekken van informatie aan de bewoners. Ik zal daarvoor contact opnemen met de verantwoordelijke in de administratie en ook de gemeente daarover informeren.

Mevrouw Elke Roex.- Het bekomen van een bouwvergunning duurt gemiddeld een jaar in Brussel. U moet heus niet wachten tot de werken van het GEN zijn afgelopen om die aan te vragen. Als u wil dat de heraanleg van de Veeweydekaai kan beginnen vanaf het moment dat de werf van TUC Rail weg is, moet u die aanvraag deze maand nog indienen.

- *Het incident is gesloten.*